UNIVERSITE BRETAGNE DROIT ET LOIRE SCIENCE POLITIQUE

UNIVERSITÉ DE NANTES

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE DE NANTES
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 599
Droit et Sciences politiques
Spécialité : *Droit privé et sciences criminelles*

Par

Yann TEPHANY

La lutte contre les activités illicites en mer

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 18 juin 2019
Unité de recherche : Centre de Droit Maritime et Océanique (EA 1165)

Rapporteurs avant soutenance :

Mme Nathalie ROS	Professeur à l'Université de Tours
M. Arnaud MONTAS	Maître de conférences HDR à l'Université de Bretagne Occidentale

Composition du Jury :

Examinateurs :

M. Jean-Christophe MARTIN	Professeur à l'Université de Nice Sophia Antipolis
Mme Seline TREVISANUT	Professeur à l'Université d'Utrecht
Mme Kiara NERI	Maître de conférences HDR à l'Université de Lyon III

Directeur de thèse :

M. Patrick CHAUMETTE	Professeur émérite à l'Université de Nantes

Cette thèse a reçu un financement de la part du Conseil européen de la recherche (ERC), sous le septième Programme-cadre de l'Union européenne (FP7/2007/2013) ERC 2013 Advanced Grant, accord de convention de subvention n°340770 Human Sea.







UNIVERSITÉ DE NANTES



European Research Council
Established by the European Commission

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions devront être considérées comme propres à leur auteur.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à exprimer ma plus profonde reconnaissance au professeur Patrick CHAUMETTE pour avoir dirigé ces recherches. Son accompagnement attentif, ses conseils avisés, et la liberté qu'il m'a accordée ont été extraordinairement précieux.

Je tiens également à adresser mes plus sincères remerciements aux membres du jury qui m'ont fait l'honneur d'accepter de lire et de juger ces travaux.

Je souhaite adresser une pensée chaleureuse à toutes les personnes qui ont contribué au programme ERC Human Sea, et avec lesquelles j'ai eu le plaisir de collaborer pendant plusieurs années. Je pense en particulier à Véronique AUBERT, Cédric LEBOEUF, Gaëtan BALAN, Jonathan RUILLÉ, Raphael VIANNA, Danilo GARCIA, Peter LANGLAIS, Beatrice SCHUTTE ainsi que Florian THOMAS.

Une pensée toute particulière doit être réservée pour ma compagne Pauline PREVOT, qui a, depuis le début, su m'apporter un soutien indéfectible et une aide prodigieuse dans la réalisation de ces travaux. Qu'elle veuille bien trouver ici le témoignage de toute ma gratitude.

Je me dois également de saluer mes fidèles camarades doctorants, Adrien ALAUX et François MARANI, qui m'ont fait l'amitié de lire des passages de cette thèse.

Je tiens à adresser une pensée à tous les membres du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'université de Nantes, et plus particulièrement à mes camarades doctorants.

Je souhaite par ailleurs exprimer mes remerciements au personnel de la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin de Nantes, qui m'a accueilli dans ses locaux pendant la préparation de cette thèse.

Mes derniers remerciements vont à mes parents, Yveline et Georges TEPHANY, et à mes impayables frères, Baptiste et Lucas, pour leur indéfectible soutien.

Enfin, qu'il me soit permis de dédier ces travaux à la mémoire de Joséphine TEPHANY et à celle de Gérard BRUÈRE.

Table des principales abréviations

Revues et ouvrages

A.

ACDI : Anuario Colombiano de Derecho Internacional

ADMA : Annuaire de Droit Maritime et Aéro-spatial

ADMer : Annuaire de Droit de la Mer

ADMO : Annuaire de Droit Maritime et Océanique

AFDI : Annuaire Français de Droit International

AFRI : Annuaire Français de Relations Internationales

AJCL : American Journal of Comparative Law

AJIL : American Journal of International Law

AYIL : Australian Yearbook of International Law

B.

B. C. Int'l & Comp. L. Rev : Boston College International and Comparative Law Review

BEM: Bulletin d'Étude Marine

BJIL : Berkeley Journal of International Law

BJIS: Brussels Journal of International Studies

BYIL: British Yearbook of International Law

C.

ChiJIL : Chinese Journal of International Law

Chinese JIL : Chinese Journal of International Law

CILJ : Cambridge International Law Journal

CLR : California Law Review

Coll. : Collection

CREDOF: Centre de Recherches et d'Études sur les Droits Fondamentaux

CWILJ : California Western International Law Journal

CYIL : Canadian Yearbook of International Law

D.

D. : Recueil Dalloz

Denv. J. Int'L L & Pol'Y : Denver Journal of International Law and Policy

DMF : Droit Maritime Français

E.

Ecology L. Q. : Ecology Law Quarterly

Éd. : Édition

EJIL: European Journal of International Law

EPIL : Encyclopedia of Public International Law

H.

HJIL : Harvard Journal of International Law

HNSJ: Harvard National Security Journal

HRLR : Human Rights Law Review

HRQ: Human Rights Quarterly

I.

ICLQ : The International and Comparative Law Quarterly

IJMCL : International Journal of Marine and Coastal Law

ILM : International Legal Materials

ILS : International Law Studies

IMLI : International Maritime Law Institute

Int. J. Refugee Law : International Journal of Refugee Law

IRRC : International Review of the Red Cross

IYHR: Israel Yearbook on Human Right

IYIL: Italian Yearbook of International Law

J.

JDI : Journal de Droit International

JIBL: Journal of International Business and Law

JICJ : Journal of International Criminal Justice

JMLC: Journal of Maritime Law and Commerce

JTLP : Journal of Transnational Law and Policy

L.

LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

LJIL : Leiden Journal of International Law

LUCILR: Loyola University Chicago Law Journal

M.

M Int'l & Comp. L. Rev : Miami International and Comparative Law Review

MJIL : Melbourne Journal of International Law

MP : Marine Policy

N.

N° : Numéro

NELR: New England Law Review

NILR : Netherlands International Law Review

NJIL: Nordic Journal of International law

NWCR: Naval War College Review

NYIL : Netherlands Yearbook of International LAw

NYUJILP :New York University Journal of International Law and Politics

NZULR : New Zealand Universities Law Review

O.

OCLJ: Ocean and Coastal Law Journal

ODIL : Ocean Development & International Law

OUP : Oxford University Press

P.

p. : Page

PacRimLPolyJno : Pacific Rim Law and Policy Journal

Pace Int'l L. Rev : Pace International Law Review

PRIEL: Polish Review of International and European Law

PUAM : Presses Universitaires d'Aix-Marseille

PUF : Presses Universitaires de France

PYIL : Polish Yearbook of International Law

R.

RBDI : Revue Belge de Droit International

RCADI : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye

RDI : Rivista di Diritto Internazionale

Rééd. : Réédition

RGDIP : Revue Générale de Droit International Public

RIDP : Revue Internationale de Droit Pénal

RIEJ : Revue Interdisciplinaire d'Études Juridiques

RJE : Revue Juridique de l'Environnement

RQDI : *Revue* Québécoise de Droit International

RTDH : Revue Trimestrielle des Droits de l'Homme

RSC : Revue de Science Criminelle

S.

SYIL : Spanish Yearbook of International Law

T.

T.: Tome

TEL : Transnational Environmental Law

Tex. L. Rev : Texas Law Review

TMLJ : Tulane Maritime Law Journal

U.

U. Miami Int'l & Comp. L. Rev. : University of Miami International and Comparative Law Review

U. Pa. J. Int'l L : Journal of International Law – University of Pennsylvania Law School

V.

VJIL : Virginia Journal of International Law

VJTL : Vanderbilt Journal of Transnational Law

Vol : Volume

W.

Wash. U. Global Stud. L. Rev : Washington University Global Studies Law Review

WILJ : Wisconsin International Law journal

WMU : World Maritime University

Y.

YJIL : Yale Journal of International Law

YLJ : Yale Law Journal

Z.

ZaÖRV: Zeitschrift für ausländisches Öffentliches Recht und Völkerrecht

Autres abréviations

A.

ADM : Armes de Destructions Massives

AGNU : Assemblée Générale des Nations Unies

Art. : Article

B.

BCN : armes Biologiques, Chimiques et Nucléaires.

C.

c. : Contre

C-TPAT : Customs Trade Partnership Against Terrorism

CARICOM : Communauté Caribéenne

CCAMLR : Commission pour la Conservation de la Faune et la Flore Marine de l'Antarctique

CDI : Commission du Droit International

CESM : Centre d'Études Stratégiques de la Marine

CIJ : Cour International de Justice

CITES : Convention sur le Commerce International des Espèces de Faune

CMB : Convention de Montego Bay (voir CNUDM)

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CNUDM: Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Com. EDH : Commission Européenne des Droits de l'Homme

Com. IADH : Commission InterAméricaine des Droits de l'Homme

Convention ADH : Convention Américaine relative aux Droits de l'Homme

Convention EDH : Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales (Convention Européenne des Droits de l'Homme)

Cour EDH: Cour Européenne des Droits de l'Homme

Cour IADH : Cour InterAméricaine des Droits de l'Homme

CPA : Cour Permanente d'Arbitrage

CPJI : Cour Permanente de Justice Internationale

CPI : Cour Pénale Internationale

C.S. : Conseil de Sécurité des Nations Unies

E.

EEZ : Voir ZEE

Ég. : Également

F.

FAO : Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture

G.

GC : Grande Chambre

I.

ILC : International Law Commission

IMLI : International Maritime Law Institute

IMO : Voir OMI

INDEMER : Institut du Droit Économique de la Mer

INN : pêche Illicite, Non déclarée, Non réglementée

ITLOS : Voir TIDM

ISPS : Code International pour la Sûreté des Navires et des installations Portuaires

M.

MARPOL : Convention International pour la prévention de la pollution par les navires

MOU : Memorandum of Understanding

O.

OIPOL : Convention internationale pour la prévention de la Pollution des mers par les Hydrocarbures

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

ORGP : Organisation Régionale de Gestion de la Pêche

P.

para. : Paragraphe

PIDCP : Pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques

PNUE : Programme des Nations-Unies pour l'Environnement

PSI : Proliferation Security Initiative

R.

Rec. : Recueil

ReCAAP: Regional cooperation agreement on Combating Piracy and armed robbery against ships in Asia

Req. : Requête

Rés. : Résolution

S.

SFDI : Société Française de Droit International

SOLAS : Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer

SUA : Convention pour la Répression d'Actes Illicites contre la sécurité de la navigation maritime

T.

TIDM: Tribunal International du Droit de la Mer

U.

UNCLOS : United Nation Convention on the Law Of the Sea (Voir CNUDM).

UNODC : Organisation des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

UNSCR : Conseil de Sécurité des Nations Unies

W.

WMD : Voir ADM.

Z.

ZEE: Zone Économique Exclusive

Sommaire

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE – LE DISPOSITIF INTERNATIONAL DE LUTTE CONTRE LES ACTIVITES ILLICITES EN MER 17

Titre I – La lutte contre les activités illicites par l'espace 19

Chapitre 1 – La détermination de l'illicéité par l'espace 20

Chapitre 2 – Les prérogatives étatiques de lutte contre les activités illicites en mer 64

Titre II – La lutte contre les activités illicites dans l'espace 109

Chapitre 1 – L'internationalisation de la réprobation 110

Chapitre 2 – L'internationalisation de la répression 158

SECONDE PARTIE – LA TRANSFORMATION DE LA LUTTE CONTRE LES ACTIVITES ILLICITES EN MER 200

Titre I – Une appréhension nouvelle de l'espace et des activités par la pratique 202

Chapitre 1 – La créativité de la pratique étatique 204

Chapitre 2 – La réactivité de la pratique des organisations internationales ... 248

Titre II – La protection des droits fondamentaux par les juridictions internationales 293

Chapitre 1 – La protection des personnes privées par le TIDM 295

Chapitre 2 – L'orientation vers la mer des juridictions de protection des droits de l'homme 340

CONCLUSION 399

Introduction

1. La mer fascine autant qu'elle est crainte. Immense et insondable comme le sont les cieux, elle est objet de vénération. Elle renvoie à l'éternel, au domaine réservé des divinités, et fait écho aux épopées des héros antiques. Elle est aussi un espace redouté. Pléthore de récits font état de monstres légendaires et autres vaisseaux fantômes, qui forment une symbolique représentative des dangers auxquels s'exposent ceux qui se risquent témérairement à braver ses flots inapprivoisables. Alors que la période contemporaine semble avoir procédé à la conjuration des croyances surannées, les océans demeurent soumis à un certain nombre de menaces éparses bien plus tangibles.

Au fil du temps, la mer est progressivement devenue un espace au sein duquel sont commis nombre d'actes criminels et délictueux. Certes, le phénomène n'est pas entièrement nouveau. La figure du pirate sans foi ni loi sillonnant les mers du globe pour piller les navires marchands est ancrée depuis fort longtemps déjà dans l'imaginaire collectif et reste encore aujourd'hui une menace sérieuse. Toutefois, l'époque actuelle semble marquée par une insécurité maritime graduelle des plus préoccupantes. Deux facteurs principaux permettent d'expliquer cette recrudescence des actes illicites en contexte maritime. D'une part, la mer attire la convoitise. Elle est un réservoir extraordinaire de ressources naturelles, mais aussi un espace privilégié pour les activités de commerce. Dans son étude sur les transports maritimes de 2018, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) indique qu'environ 80 % du commerce mondial en volume, et plus de 70 % en valeur, se fait par la voie maritime[1]. La mer occupe une place essentielle au sein de l'économie mondiale, c'est un pilier central du commerce international. Cette richesse du monde maritime fait l'objet de convoitise. Elle exalte l'insatiable avidité des acteurs criminels du monde entier qui cherchent à en tirer profit. D'autre part, la manière dont se déroulent les activités en mer connaît à l'heure actuelle de profondes mutations. Ces dernières années, le tonnage des navires a augmenté de façon considérable, la puissance des moteurs s'est accrue, les moyens de géolocalisation se sont prodigieusement améliorés. Si ces avancées sont bien entendu profitables à l'ensemble des acteurs du monde maritime, elles le sont aussi pour ceux qui usent de cet espace pour commettre leur forfait. Désormais, nul besoin de savoir décrypter les

[1] CNUCED, « Études sur les transports maritimes », 2018, p. 23-26.

astres à l'aide d'un sextant pour prendre la mer, un simple GPS est suffisant. En ce sens, l'accroissement des activités illicites s'explique en partie du fait de l'appropriation constante des différentes avancées technologiques[2]. Jadis réservé aux initiés, l'espace maritime est dorénavant ouvert à tous. Ces quelques remarques liminaires mettent en lumière que la lutte contre les activités illicites en mer constitue une préoccupation actuelle majeure, susceptible d'impacter les États dans leur totalité.

2. Les contours de l'illicéité en mer. L'illicéité est une notion aux contours sinueux, qui s'avère éminemment complexe à saisir, en particulier lorsqu'elle s'apprécie à l'échelle internationale. De façon générale, l'illicite renvoie « *au caractère de ce qui n'est pas permis, de ce qui est contraire à un texte, à l'ordre public, aux bonnes mœurs* »[3]. Le dictionnaire de droit international du professeur Jean Salmon considère qu'est illicite « *ce qui est contraire au droit international ou à une obligation internationale* »[4]. Cette définition opportune ne permet cependant pas de se rendre compte du caractère intrinsèquement évolutif, changeant, voire mutant de l'illicéité. En effet, une activité peut être considérée comme licite par l'ensemble des États, avant de basculer progressivement dans le champ de l'illicite. L'exemple le plus ancien est sans nul doute celui de la piraterie maritime. De nombreux auteurs soulignent que

[2] T. DUCHESNES, « La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer », in A. CUDENNEC, *Ordre public et mer*, Colloque de Brest, 2011, éd. Pedone, 2012, p. 23 : « *En mer, il y a eu deux révolutions : l'invention de la boussole et l'arrivée du satellite. Grâce à ce dernier il n'est plus nécessaire aujourd'hui d'avoir suivi une formation maritime approfondie pour savoir se déplacer en haute mer. (…) Mais comme tout progrès, ces révolutions technologiques profitent aussi aux organisations criminelles qui disposent désormais des outils pour tirer parti des atouts offerts par l'espace maritime (…) La conséquence est que tous les indicateurs relatifs aux activités criminelles en mer virent au rouge. Depuis une dizaine d'années la croissance des cas de piraterie, des trafics illégaux de produits stupéfiants et d'êtres humains et est sans précédent. Pour lutter contre ces phénomènes, l'emploi des moyens de la marine nationale est de plus en plus fréquent compte tenu de leur caractère hauturier et de la nécessité d'employer des systèmes d'armes complexes*». Voir ég. K. N. TRAPP « La criminalité en mer : l'approche du droit international », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 53 : « *Avec la sophistication constante de l'organisation des crimes transnationaux et la globalisation qui dépend largement du transport maritime, la suppression de la criminalité en mer se profile encore davantage comme une priorité pour la communauté internationale* ». Ég. I. FOUCHARD, « De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes », *RIEJ*, 2013, p. 55 : « *Depuis le début du XX^e^ siècle, à la faveur des développements techniques et technologiques, notamment en termes de moyens de communication, se sont multipliés des crimes dont les effets dépassent les frontières étatiques et donc la compétence pénale des États, traditionnellement territoriale* ».

[3] G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, éd. PUF, 12ème éd., Paris, 2018, p. 393, entrée « *illicite* ».

[4] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, éd. Bruylant, 2001, p. 554, entrée « *illicite* ». Voir ég. dans le même ouvrage, p. 554, entrée « *illicéité* » : « *Dans l'ordre juridique international, caractère d'un fait non conforme à une obligation internationale ou, plus généralement, au droit des gens* ». Ég. P. GUGGENHEIM, « Les principes de droit international public », *RCADI*, vol. 80, 1952, p. 132 « *L'acte illicite est une contravention à une obligation prévue par une norme de droit international. À toute obligation internationale peut donc correspondre un acte illicite* ».

cette activité a, dans des temps immémoriaux, fait l'objet d'une certaine tolérance. Elle semblait même banale, presque inhérente au monde du commerce maritime[5]. Au fil des siècles, elle a néanmoins subi la réprobation commune des États, au point de se voir reconnue comme le premier crime international par le droit coutumier aujourd'hui codifié au sein de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (ci-après CNUDM)[6].

Cette dimension évolutive propre à l'illicite est surtout perceptible en ce qui concerne la traite des noirs[7]. Longtemps, la capture et le commerce transatlantique des populations d'Afrique sont passés pour licites aux yeux de la communauté internationale. Ce type d'activité, en ce temps encouragé par les États, a connu un essor important au cours des XVIIème et XVIIIème siècles dans le cadre du commerce triangulaire. Le XIXème siècle marque néanmoins une rupture, et voit naître les prémices d'un changement de la perception de la traite à l'échelle internationale, et ce pour deux raisons principales. D'une part, des mouvements abolitionnistes, relayés par l'Église, ont commencé à prendre une place croissante au sein des États occidentaux[8]. D'autre part, l'activité en elle-même est apparue nettement moins lucrative que par le passé[9]. C'est dans ce contexte que le Royaume d'Angleterre s'est décidé, dès 1806, à abolir la traite des noirs. Il s'est efforcé par la suite de convaincre d'autres États à suivre ce mouvement, notamment au cours du Congrès de Vienne qui s'est tenu en 1815. Animé des intentions les plus louables, cet évènement s'avère finalement quelque peu décevant. Certes, la déclaration qui en résulte témoigne d'une volonté apparente des

[5] V. PELLA, « La répression de la piraterie », *RCADI*, vol. 15, 1926, p. 163 : « *De cet exposé historique sommaire, il ressort que la piraterie n'a pas toujours été considérée comme un crime. Elle n'était, au contraire, dans les temps anciens, qu'un moyen d'existence pour certaines collectivités ou simplement une forme de la guerre privée, la forme maritime* ». Voir ég. D. GAURIER, « Et voici que revient le pirate que l'on croyait à jamais disparu ! », *ADMO*, T. XXXVI, 2018, p. 280-282. Voir ég. J. M. KOWALSKI, « Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate », in M. BATTESTI, *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 25-30.

[6] Article 100-107 de la de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982. Voir ég. H. TUERK, « Combating piracy : new approaches to an ancient issue », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 471. Voir ég. I. BANTEKAS & S. NASH, *International criminal law*, éd. Routledge, 2009, p. 176.

[7] Les historiens utilisent à la fois l'expression « *traite des noirs* » (voir notamment S. DAGET, *La répression de la traite des Noirs au XIXème siècle – L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850),* éd. Karthala, 1997, p. 1), ainsi que l'expression « *traite négrière* », en référence aux navires employés, les « *négriers* » (Voir en particulier O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, Paris, éd. Gallimard, 2004, p. 20). L'expression « *traite des noirs* » sera préférée ici.

[8] O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, *op. cit*., p. 269.

[9] J. ALLAIN, «The nineteenth century law of the sea and the British abolition of the slave trade», *BYIL*, vol. 78, issue 1, 2008, p. 343-344. Voir ég. M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *AJIL*, vol. 98, n°3, 2004, p. 535. Ég. M. H. COURSIER, « L'évolution du droit international humanitaire », *RCADI*, vol. 99, 1960, p. 439-440. Ég. C. VITTA, « La défense internationale de la liberté et de la moralité », *RCADI*, vol. 45, 1933, p. 565-567.

participants d'aboutir à terme à une abolition totale de la traite. Toutefois, aucune obligation juridique ne pèse sur les États pour parvenir à cette fin[10]. Aussi, si la France décide la même année d'abolir la traite, cette décision n'emporte que peu de conséquences en droit interne. L'historien Serge Daget relève à ce titre que la loi française à cette époque réprime plus sévèrement « *l'incendie d'une meule de paille ou le vol d'un pain* »[11] que la traite en elle-même. Soucieuse de poursuivre cette anathémisation de la traite et de se doter d'instruments juridiques qui lui permettent de lutter efficacement contre les navires négriers étrangers, le Royaume d'Angleterre se livre alors à une action sur deux fronts. D'un côté, il initie la conclusion de plusieurs accords bilatéraux avec différents États dans le but d'étendre sa capacité à contrôler les navires suspects étrangers. Ces accords introduisent un droit de visite réciproque des navires, dont les conditions de mise en œuvre sont scrupuleusement encadrées[12]. De l'autre, les Britanniques continuent d'œuvrer afin d'instaurer un cadre multilatéral réellement abouti. C'est dans cette optique que se tiennent les Congrès d'Aix-la-Chapelle de 1818 et de Vérone en 1822.

Les velléités britanniques se heurtent néanmoins à des résistances marquées de la part de certains États, et notamment de la France[13]. Cette dernière refuse systématiquement toute possibilité de visiter ses navires, arguant qu'il en va de « *l'intérêt d'une portion de l'humanité* » et que la France « *courrait le risque de compromettre des intérêts plus précieux encore puisqu'ils se rapportent au maintien de la paix et au repos de l'Europe* »[14]. Cette

[10] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T.I, I*ntroduction, la haute mer*, éd. Duchemin, Paris, 1932, rééd. Topos Verlag AG, 1981, p. 390, Voir ég. C. ESPALIÚ BERDUD, « La prohibition de l'esclavage en droit international comme norme de jus cogens », *RBDI*, vol. 47, n°1, 2014, p. 260. Ég. P. CHAUMETTE, « Overview », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 16.

[11] S. DAGET, « L'abolition de la traite des Noirs en France de 1814 à 1831 », *Cahiers d'études africaines*. vol. 11, N°41, 1971, p.29.

[12] M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *op. cit*., p. 535 : «*The first step in the campaign was the conclusion, from 1810-1814, of bilateral, slave trade- related treaties with Portugal, Sweden, Denmark, Spain, the Netherlands, and the United States. But while these treaties aimed at the eventual abolition of the trade, they provided for no enforcement*».

[13] E. DECAUX, « Les formes contemporaines de l'esclavage », *RCADI*, vol. 336, 2009, p. 42-43 : « *La France redoutant le « droit de visite » que cherchait à imposer la Grande-Bretagne. Toute l'histoire diplomatique du XIXe siècle a été marquée par cette méfiance française à l'égard de l'ingérence britannique, soupçonnée d'arrière-pensées mercantiles derrière ses arguments humanitaires, comme l'a affirmé Chateaubriand à l'occasion du Congrès de Vérone »*. Voir ég. C. DUPUIS, « Liberté des voies de communication. Relations internationales », *RCADI*, vol. 2, 1924, p. 142 : « *Aux Congrès d'Aix-la-Chapelle et de Vérone, l'Angleterre demanda plus modestement l'institution d'un droit de visite réciproque permettant un contrôle effectif et la saisie des navires surpris en flagrant délit de traite. La France résista et refusa. Le droit de visite y était tout à fait impopulaire et le souvenir de la longue et dure lutte soutenue pendant la période révolutionnaire et impériale contre la Grande-Bretagne excitait une défiance et une susceptibilité irréductibles à l'égard de tout contrôle des navires battant pavillon français par des vaisseaux de guerre britanniques ».*

[14] G. F. DE MARTENS, *Recueils des principaux traités nouveaux suppléments*, éd. DIETERICH, 1842, p. 98.

opposition se présente comme emblématique des tensions propres à l'espace maritime qui trouve son paroxysme dans la fameuse querelle doctrinale entre Selden et Grotius du XVIème siècle[15]. Ce dernier, juriste hollandais, se fait panégyrique du *Mare Liberum.* Il prône une liberté des activités de commerce en mer et considère que cet espace doit être détaché de toute servitude étatique. Son antagoniste, l'anglais Selden, se présente quant à lui comme zélateur du *Mare Clausum*. Il estime qu'au contraire, la mer est susceptible de faire l'objet de droits privatifs émanant des États. Si la consécration de la position de Grotius semble attestée définitivement au XVIIIème siècle[16] et que la liberté des mers triomphe, les craintes de certains États restent vives. Comme le remarque très justement le professeur Charles Dupuis, « *le mauvais souvenir des anciennes prétentions à la souveraineté des mers et des luttes soutenues pour les abolir a inspiré aux Puissances maritimes une défiance et une susceptibilité, longtemps poussée jusqu'à l'excès, contre tout ce qui pouvait être considéré comme impliquant quelque tendance à la domination sous simplement quelque contre contrôle étranger* »[17].

Aussi, toute velléité d'intervention par une force étrangère contre un navire battant le pavillon d'un État est perçue comme une tentative déguisée d'affirmation de son pouvoir sur autrui. Toujours est-il que face à ces oppositions, le Royaume d'Angleterre a fait le choix ingénieux de poursuivre la conclusion d'accords bilatéraux qui autorisent la visite de navires avec d'autres États, l'objectif étant à long terme d'isoler ceux qui se trouvent en dehors de ce système coopératif[18]. Cette stratégie s'avère finalement payante, puisque les États réticents à cette pratique finissent par se résoudre à conclure ce type d'arrangement. Les accords franco-britanniques de 1831 et de 1833 introduisent un droit de visite réciproque entre les deux parties. Par la suite, un accord multilatéral particulièrement élaboré est conclu à Londres en

[15] G. SCHWARZENBERGER, «The fundamental principles of international law», *RCADI*, vol. 87, 1955, p. 359-364. Voir ég. T. SCOVAZZI, «The evolutions of international law of the sea : new issues, new challenges», *RCADI*, vol. 286, 2000, p. 55-81.

[16] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, 1er éd., éd. Dalloz, 2010, p. 321 : « *Il s'affirma définitivement à la fin u XVIIIème siècle et au début du XIXème siècle lorsqu'il devînt évident pour toutes les grandes puissances maritimes que le développement considérable du commerce maritime international rendait désormais illusoire toute prétention à l'exercice d'une souveraineté qui aurait été forcément restrictive des communications mondiales* ». Voir ég. R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T. 1, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1991, p. 383.

[17] C. DUPUIS, « Liberté des voies de communication. Relations internationales », *op. cit*., p. 135.

[18] J. ALLAIN, «The nineteenth century law of the sea and the British abolition of the slave trade», *op. cit*., p. 357 : «*Great Britain persisted in building its network, and through an increasing number of bilateral treaties was able to isolate the few States outside the system, increasing the momentum towards a universally accepted right to visit*».

1841[19], lequel dénonce à la fois le caractère odieux de la traite et introduit un droit mutuel de visite des navires. L'abolition est confortée par l'acte de Bruxelles signé par plusieurs États en 1890[20]. En définitive, comme le relève l'historien Olivier Pétré-Grenouilleau, « *pragmatisme, chantage, usage de la force ont été tour à tour nécessaires pour abolir le trafic négrier* »[21]. Cette rétrospective de la croisade abolitionniste britannique montre que le passage d'une activité - au départ considérée comme licite par tous - vers le champ de l'illicéité est le fruit d'une construction progressive, qui traduit la mise en mouvement des intérêts des États à l'échelle internationale. Elle illustre également les obstacles et les difficultés qui peuvent se présenter dans la réalisation d'un cadre juridique multilatéral opérationnel pour se confronter à ces mêmes activités.

3. L'identification des activités illicites en mer. Pour se mesurer aux multiples activités illicites qui menacent les États, la Communauté internationale a fait le choix de recourir à la notion de sûreté maritime. Forgée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), cette notion a émergé quelques années après la conclusion de la CNUDM. Elle trouve ses racines dans une résolution adoptée en Assemblée qui demande la mise en place de mesures pour prévenir les actes illicites venant compromettre la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et équipages[22]. Reprise en partie lors de l'élaboration de la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988[23], cette notion s'est réellement affirmée suite aux attentats du 11 septembre 2001[24].

[19] Traité entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la France, la Prusse et la Russie, pour la suppression de la traite des noirs en Afrique, Londres, 20 décembre 1841.

[20] Acte général de la Conférence de Bruxelles et déclaration, Bruxelles, 2 juillet 1890.

[21] O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, *op. cit*., p. 348.

[22] OMI / Rés. A.584(14), « Mesure visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages », 20 novembre 1985. Voir ég. M. MEJIA JR, « *Maritime gerrymandering : dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence»*, *Journal of international commercial law*, vol. 2, 2003, p. 155. Voir ég. H. G. HESSE, «Maritime security in a multilateral context : IMO activities to enhance maritime security», *IJMCL*, vol. 18, issue 3, 2003, p. 327-328.

[23] Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988 (ci-après Convention SUA 1988).

[24] P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *DMF,* 2006, p. 276. Voir ég. C. ZARA RAYMOND & A. MORRIËN, « Security in the maritime domain and its evolution since 9/11 », in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, éd. CRC Press, 2008, p. 4. Ég. P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *DMF*, n°640, 2003, p. 722. Ég. I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 586-587. Ég. K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, Thèse, Macquarie University, 2014, éd. Brill, 2016, p.59. Ég. J. KRASKA, «Ship and port facility security», in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law,* vol. III : marine environmental law and maritime security law, éd. OUP, 2016, p. 443. Ég. C. BUEGER, « *What is maritime security?* », *MP*, 2015, p. 159. Ég. J. L.

Brusquement, la communauté internationale a pris conscience de sa vulnérabilité face à de potentiels actes terroristes pouvant toucher les infrastructures maritimes et les navires[25]. L'OMI a donc réagi par l'adoption du code ISPS[26], qui met en place des mesures spécifiques en matière de sûreté et de sécurité des ports. Cet instrument est d'importance, puisque c'est le premier à l'échelle internationale à opérer une distinction apparente entre les questions de sécurité et celles liées à la sûreté, en les traitant distinctement dans deux chapitres différents[27]. Ce code ne prend toutefois pas la peine d'apporter une définition claire de ce qu'est la sûreté maritime. Il se contente de poser des notions annexes, telles que « *plan de sûreté* », ou encore « *agent de sûreté* »[28].

La doctrine juridique s'est alors efforcée d'identifier les contours de la sûreté maritime. D'emblée, il est opportun d'indiquer que la sécurité maritime et la sûreté maritime disposent non seulement d'une étymologie commune, mais elles visent aussi un seul et même objectif, celui de parvenir à la protection et à la sauvegarde de la vie humaine contre les dangers présents en mer[29]. Toutefois, ces deux notions se distinguent quant au type de danger qu'elles appréhendent. La sûreté maritime vise à se prémunir contre des menaces, c'est-à-dire des actes d'origine humaine, qui traduisent une volonté manifeste de nuire[30]. Ces menaces

---

JESUS, « Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea : legal aspects », *IJMCL*, vol. 18, n°3, 2003, p. 389-390.

[25] OMI / Rés. A.924(22), « Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires », 20 novembre 2001. Voir ég. C. TRELAWNY, «The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports», in P. CHAUMETTE, *Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?*, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, p. 52. Voir ég. H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 112. Ég. P.K. MUKHERJEE & M. MEJIA Jr, «The ISPS Code : Legal and Ergonomic Considerations», in M. MEJIA Jr, *Contemporary issues in maritime security*, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, p. 33-34.

[26] Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté par la Conférence des gouvernements contractants à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 12 décembre 2002. Voir ég. F. ODIER, « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », in *La mer et son droit*, *Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, éd. Pedone, 2003, p.70-75.

[27] Chapitre XI-I du Code ISPS : « *mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime* » et Chapitre XI-II du Code ISPS : « *Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime* ».

[28] Code ISPS, Partie A. 2. 2. 4. : « *Plan de sûreté du navire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté ».* Voir également Partie A. 2. 2. 6. Du même code : *« Agent de sûreté du navire désigne la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire* ».

[29] P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime», *op. cit.,* p. 725.

[30] P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *op. cit.,* p. 277. Voir ég. F. ODIER, « La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration »,

reposent avant tout sur une intention, criminelle ou délictueuse, bien établie. La sécurité maritime se focalise uniquement sur les risques, c'est-à-dire sur des éléments fortuits - fruits du hasard et des vicissitudes de la navigation - qui ne se fondent aucunement sur une intention préalable[31]. La prévention de ces risques a pendant longtemps été la priorité de l'OMI, et cela se retrouve notamment dans la Convention SOLAS, texte de référence qui édicte certains standards minimums en matière de sécurité en mer[32]. À grands traits, la sécurité maritime concerne donc de façon spécifique « *la prévention des risques d'origine naturelle (tempêtes, typhons, cyclones) ou provoqués par la navigation maritime (abordages, échouements, incendies, explosions)* »[33], tandis que la sûreté maritime se concentre sur la protection des navires « *contre les pratiques criminelles dont la mer peut être le théâtre* »[34]. Pour autant, ces notions ne sont pas imperméables l'une de l'autre et sur bien des aspects, elles sont amenées à s'interpénétrer[35]. Cette démarcation conceptuelle reste néanmoins critiquée par certains auteurs. Le professeur Pancracio considère qu'elle est plus porteuse de confusion que de clarté[36]. Il ajoute « *qu'il est peu aisé de pratiquer en toute... sécurité juridique une telle distinction* »[37]. À ce titre, il préfère recourir à une notion englobante de sécurité maritime qui comprend tout à la fois les risques et les menaces. Il est indiqué de relever que l'incertitude sémantique entourant la sûreté maritime est surtout perceptible en langue française. Pour s'en convaincre, il suffit de se pencher sur les différents rapports annuels sur les océans et le droit

---

ADMer, T. 3, 1998, p. 246-253. Voir ég. J. M. SOBRINO HEREDIA, « Les aspects de sûreté dans la politique de l'Union européenne », in A. CUDENNEC & G. GUÉGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 239.

[31] N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, « Australia, New Zealand and maritime security », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security : international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 6. Voir ég. P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *op. cit.,* p. 276. Voir V. LASSERRE, « Le risque », *D.*, 2011, p. 1632.

[32] Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1er novembre 1974 (ci-après Convention SOLAS). Voir ég. P. BOISSON, « Du Titanic au Costa Concordia : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière – les grandes étapes », *DMF*, 2012, n°735, p. 328.

[33] P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime», *op. cit.,* p. 725.

[34] *Ibid.* p. 725.

[35] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, éd. Martinus Nijhoff, 2013, p. 5 : «*In many respects the fusion of maritime security and maritime safety is unavoidable. The legal regimes that regulate each activity are less distinct today than in the past and now share common and mutually reinforcing objectives*». Voir ég. P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et droit de l'Union européenne – Étude d'une contribution réciproque*, Thèse, Université de Paris II, 2016, éd. Bruylant, 2018, p. 29 : « *Distinction n'est pas séparation. Certaines porosités existent entre les deux problématiques. Toutes deux concernent fondamentalement la prévention des événements de mer* ». Ég. L. LUCCHINI, « Passage et sécurité », in INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, p. 153 : « *La notion de sûreté a acquis son autonomie, comme le choix d'un vocable spécifique en atteste ; de façon difficilement contestable, la sûreté constitue un facteur important de la sûreté, telle que cette dernière est comprise dans son acception la plus large* ».

[36] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit*. p. 442.

[37] *Ibid.* p.443.

de la mer rendus par le secrétaire général des Nations Unies. Dans la langue de Shakespeare, ces documents opèrent tous une distinction claire entre les questions dédiées à la « *maritime security* » (« *sûreté maritime* ») et celles relatives à la « *maritime safety* » (« *sécurité maritime* »)[38]. Ceux rendus dans la langue de Molière se font plus inconstants dans leur choix terminologique. Alors que certains rapports distinguent clairement ces deux questions[39], d'autres substituent la notion de « *sûreté maritime* » à celle, plus générale, de « *sécurité maritime* » lorsqu'ils se penchent sur les différentes menaces présentes en mer, au risque de faire naître des complications. Par exemple, le rapport de 2008 en langue française consacre l'une de ses sections aux questions de « *sécurité maritime et sûreté en mer* », dans laquelle les deux subdivisions disposent du même titre, celui de « *sécurité maritime* ». Pourtant, dans le rapport rédigé en langue anglaise, la subdivision consacrée aux questions afférentes aux actes criminels et délictueux réalisés en mer est intitulée « *maritime security* » et celle dédiée à la prévention des accidents et incidents en mer « *maritime safety* »[40]. Alors que ces rapports témoignent d'une volonté manifestement établie de distinguer l'action menée à l'échelle internationale contre les menaces et celle entreprise face aux risques présents en mer, l'assimilation en langue française de la sûreté maritime à la sécurité maritime s'avère des plus problématique. Pour plus de clarté, et parce que les moyens à mettre en œuvre pour lutter contre une activité criminelle ou délictueuse ne sont pas les mêmes que ceux permettant de se prémunir contre des incidents fortuits, il est nécessaire que la notion de sûreté maritime s'affirme avec plus d'autorité dans le champ du droit français.

Il reste qu'en dépit de différentes propositions doctrinales[41], il n'existe à l'heure actuelle aucune définition communément admise de ce qu'est la sûreté maritime à l'échelle

[38] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, éd. OUP, 2011, p. 8. Voir ég. M. MEJIA JR, « *Maritime gerrymandering : dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence»*, *op. cit*., p. 154.

[39] Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 13 mars 2009, A/64/66, p. 42. Voir ég. Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 9 septembre 2013, A/68/71/Add. 1, p. 11. Ég. Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2015, A/70/74/Add. 1, p. 13.

[40] Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 10 mars 2008, rapport du secrétaire général, A/63/63, p. 15. Voir ég. Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 25 novembre 2009, A/64/66/Add.1, p. 22 et p. 35. Ég. Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 31 août 2012, A/67/79/Add. 1, p. 9. Autre exemple encore plus troublant sur le plan sémantique, le rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2014, A/69/71/Add.1, p. 6 en langue française évoque la « *sûreté maritime* » dans des développements qui sont consacrés aux accidents en mer, et il traite des actes criminels et délictueux présents en mer en faisant référence à la « *sécurité maritime* ».

[41] N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, « Australia, New Zealand and maritime security », *op. cit*., p. 8 : «*The protection of a state's land and maritime territory, infrastructure, economy, environment and society from certain harmful acts occurring at sea*». Voir ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*,

internationale. Plutôt que se risquer à poser une définition ferme et définitive de cette notion, il a été fait le choix d'identifier différentes activités susceptibles de constituer une menace à la sûreté maritime. C'est dans ce sens que s'est orienté le secrétaire général des Nations unies dans le rapport sur les océans et le droit de la mer rendu en 2008, ainsi que la doctrine juridique. Après avoir rappelé qu'il n'existe aucune définition universellement admise de la sûreté maritime[42], ce rapport énumère un ensemble d'activités disparates qui se manifestent comme autant de menaces à la sûreté maritime. Il évoque en particulier les actes de violence en mer (piraterie, vols à main armée contre des navires, actes de terrorisme maritime), les trafics illicites (armes légères, armes de destruction massive, stupéfiants, migrants), et certaines atteintes intentionnelles à l'environnement marin (pêche illicite, actes de pollution intentionnelle)[43]. Ainsi, même en l'absence d'entente formelle sur sa signification au fond, la notion de sûreté maritime reste opportune. Compte tenu de la nature intrinsèquement évolutive de l'illicéité, le détour par cette notion permet de refléter les menaces contemporaines qui pèsent sur la communauté internationale, en vue d'impulser une action collective pour s'en prémunir. C'est pourquoi la présente étude sera centrée sur les activités illicites constitutives d'une menace à la sûreté maritime.

4. La pérennisation des règles d'utilisation de la mer. Les activités illicites portées à l'étude font naître une pluralité de maux, et ce tant sur le plan économique, qu'environnemental et social[44]. Sans disserter outre mesure sur l'incidence de chacune de ces activités, il est opportun d'indiquer compendieusement que ces actes criminels et délictueux génèrent des sommes faramineuses et qu'elles perturbent le bon déroulement du commerce

---

op. cit., p. 6 : «*Maritime security law includes legal authorities to counter traditional and conventional threats, as well as irregular or asymmetric danger, against the territorial integrity or political independence of flag, port, coastal and land-locked states*».

[42] Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 10 mars 2008, A/63/63, p. 15-16 : « *Il n'existe pas de définition universellement acceptée de la « sécurité maritime ». Tout comme le concept de « sécurité nationale», cette expression peut avoir un sens différent selon le contexte et selon l'usager* ».

[43] *Ibid.* p. 19-37. Cette définition par énumération se retrouve également dans la doctrine. Voir N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, op. cit., p. 11. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Hart Publishing, 2013, p. 14. Ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, *op. cit*., p. 1. Ég. J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. xi.

[44] N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, « Australia, New Zealand and maritime security », *op. cit*., p. 10 : «*It is of course important to note that the multifaceted nature of problems associated with maritime security draw in economic, social, cultural, strategic and communication concerns*». Voir ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, Thèse, Université Lyon III, éd. Bruylant, 2012, p. 43-48.

international[45]. Surtout, ces menaces à la sûreté maritime viennent déstabiliser le cadre juridique sur lequel s'articule l'utilisation internationale des océans. En effet, la mer est un espace nourri de tensions permanentes, de velléités contradictoires et autres revendications divergentes perceptibles tout au long de l'histoire. L'affirmation du principe de liberté des mers est à ce titre tout à fait emblématique de cela. Ce n'est pas par acte de foi que les États ont consenti à garantir la libre jouissance de l'espace maritime à tous, mais plutôt en raison « *de l'impossibilité pour aucun État de rendre efficaces ses prétentions à la souveraineté en mer* »[46]. Les revendications des uns étant amenées à entrer en confrontation avec celles des autres, la proclamation de la liberté dans les espaces maritimes internationaux apparaît alors comme la seule voie envisageable pour éviter la guerre et l'asservissement thalassocratique. Cet idéal de liberté se matérialise juridiquement sous la forme d'un principe de non-interférence, selon lequel tout État est seul compétent pour traiter des activités entreprises à bord des navires qui battent son pavillon[47]. Longtemps, les possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire ont été limitées aux seules situations de guerre, laissant aux belligérants la faculté de contrôler les navires étrangers[48]. Puis, les facultés à intervenir se sont progressivement étendues, pour faire face à certaines activités identifiées. Tel est le cas pour les actes de piraterie, mais aussi pour la traite des esclaves. Ces exceptions d'origine coutumière ont fait l'objet d'une codification à la suite de la première conférence des Nations

[45] Voir les différents rapports rendus par les organisations internationales et les organisations non gouvernementales, par exemple : Rapport ONUDC, « Global study on smuggling of migrants », 2018. Voir ég. Rapport ONUDC, «Analysis of drug markets, opiates, cocaine, cannabis, synthetic drugs», juin 2018. Ég. Rapport Oceans Beyond Piracy, «The state of maritime piracy 2017, assessing the economic and human cost», 2018. Ég. Rapport ICC International maritime bureau, «Piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 January – 31 December 2018», 2019. Ég. United Nations, «Resumed Review Conference on the Agreement Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks», New York, 24–28 May 2010 : «*According to a recent report, current losses due to illegal, unreported and unregulated fishing worldwide are estimated to be between $10 billion and $23.5 billion annually, representing between 11 and 26 million tonnes of catch*».

[46] C. DUPUIS, « Liberté des voies de communication. Relations internationales », *op. cit*., p. 136. Voir ég. A. PEARCE HIGGINS, « Le régime juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 40, 1932, p. 8 : « *Il y a un peu plus de trois siècles, on admettait généralement que la mer était susceptible d'appropriation, qu'elle n'était pas librement ouverte à la navigation et à l'usage de toute l'humanité. En fait, il y avait une grande partie de la mer qui faisait l'objet d'une propriété effective, tandis que sur d'autres parties on faisait valoir des revendications vagues et exagérées. Graduellement les prétentions les plus importantes furent abandonnées, ceux qui les faisaient valoir eurent à faire face à d'autres difficultés, et, l'extension des communications par mer ainsi que le développement du commerce maritime prirent une importance trop considérable pour permettre aux États de continuer à vouloir réserver à leur pavillon de vastes surfaces de l'océan* ». Voir ég. R. Y. JENNINGS, « General course on principles of international law», *RCADI*, vol. 121, 1967, p. 406.

[47] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T. 1, *op. cit*., p. 230. Voir ég. . Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, éd. Cambridge University Press, 2015, p. 157. .

[48] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*., p. 51. Voir ég. W. SCHÜCKING, « Le développement du Pacte de la Société des Nations », *RCADI*, vol. 20, 1927, p. 446.

unies sur le droit de la mer, tenue à Genève en 1958. La Convention sur la haute mer parvient à un certain équilibre entre les impératifs propres à la liberté des mers, et ceux relatifs à la sûreté maritime. Elle consacre ce principe de liberté en son article 2[49], et intègre concomitamment plusieurs possibilités de s'extraire ponctuellement de l'exclusivité pavillonnaire pour faire face aux activités susmentionnées[50]. La CNUDM s'inscrit dans la même veine. Elle consacre elle aussi un principe général de liberté[51] qu'elle accompagne de certains aménagements pour faire face à des activités énumérées[52]. Sauf qu'elle procède cette fois-ci à l'aggiornamento des activités susceptibles de se voir justifier une telle intervention[53]. Elle parvient de la sorte à ménager avec une habileté certaine les impératifs contraires qui parcourent le droit de la mer. Cet équilibre fondamental reste cependant précaire. En effet, l'actuelle multiplication des activités illicites met à mal cet édifice conventionnel. Face à une insécurité maritime grandissante, les velléités de restreindre cette liberté des mers dans le but d'étendre les contrôles sur les navires interlopes étrangers reviennent sur le devant de la scène[54]. La confrontation historique inhérente au droit de la mer se trouve projetée dans un contexte nouveau. Alors que la doctrine du siècle dernier établissait que « *l'intérêt commun pour maintenir dans une large mesure la liberté en haute mer exempte d'interférence n'a pas été sérieusement mis en doute depuis quelques décennies* »[55], force est de constater que la période contemporaine est nettement plus nuancée. Pourtant, aussi légitime que ces impératifs puissent paraître, l'exclusivité de l'État du pavillon en haute mer, corollaire de la liberté des

[49] Article 2 de la Convention sur la haute mer, Genève, 29 avril 1958 : « *La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international*».

[50] Article 22 de la Convention sur la haute mer : « *Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre* ».

[51] Article 87 de la CNUDM.

[52] Article 110 de la CNUDM.

[53] T. TREVES, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *RCADI*, vol. 223, 1990, p 218 . Voir ég. R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, vol. 1, *op. cit*., p. 391.

[54] G. CATALDI, « Conclusions générales », in J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. 505 : « *Enfin, la nécessité d'une restriction de la liberté de navigation et du droit de passage inoffensif, dans le but d'une mer plus sûre, s'affirme comme évidente* ». Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*., p. 309.

[55] M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1962, rééd. 1987, p. 869 : «*The common interest in maintaining a large measure of freedom from interference on the high seas has not been seriously questioned for decades*» (Traduction personnelle). Voir ég. M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *HILJ,* vol. 46, n°1, 2005, p. 133.

mers, reste une donnée essentielle. Elle ne se contente pas seulement de limiter l'emprise étatique sur la mer, elle est en sus consubstantielle de la paix. L'intervention d'un navire d'État contre un navire de commerce étranger constitue une immixtion dans l'exercice de ces prérogatives souveraines, et peut en conséquence entraîner des contestations, voire des oppositions marquées de la part de l'autorité pavillonnaire[56]. Cette interrelation entre la liberté des mers et la paix internationale se manifeste aussi dans l'agencement de la CNUDM. L'article qui consacre la liberté de la haute mer est directement suivi par celui qui proclame l'utilisation de cet espace à des fins pacifiques[57]. Au surplus, la liberté des mers présente un intérêt certain pour les acteurs privés, puisqu'elle contribue au bon déroulement du commerce international. Ainsi, la lutte contre les activités illicites implique tout à la fois de repenser les règles régissant l'espace maritime sans toutefois en écorner la substance, ce qui constitue un exercice fort périlleux mais, ô combien fondamental.

5. L'élaboration d'un cadre international répressif. Pour vaincre un mal, il ne suffit pas d'en stopper la commission. Il faut également s'assurer que celui qui en est à l'initiative fasse l'objet d'une sanction. Le cas contraire donnerait l'impression que la mer est un espace où règne une impunité totale, ressenti des plus pernicieux. L'exemple de la piraterie maritime montre bien que la communauté internationale admet depuis fort longtemps qu'un individu est susceptible de voir sa responsabilité pénale individuelle engagée en vertu du droit international lorsqu'il se livre à un acte aussi infamant[58]. Pourtant, ce n'est qu'en 1958 que cet acte s'est vu défini et dénoncé au sein d'un instrument conventionnel, à savoir la Convention sur la haute mer[59]. Auparavant, d'autres textes internationaux à finalité répressive ont été élaborés pour prohiber certaines activités menées par des personnes privées. C'est notamment le cas des accords précédemment évoqués relatifs à la lutte contre la traite, tel que l'accord de Londres de 1841 ainsi que de l'Acte général de Bruxelles de 1890. Au début du XXème siècle, le mouvement s'est poursuivi, et plusieurs conventions sectorielles ont été adoptées[60],

[56] Discours de M. Hughes, Secrétaire d'État américain, 23 janvier 1924, *AJIL*, T. XVIII, p. 229 : « *Chaque cas de saisie risque de soulever de sérieuses questions de fait et de droit et, à tout moment, il peut se produire des conflits d'autorités qui pourraient nuire aux relations amicales entre Puissances* ». Cité par P. C. JESSUP, « L'exploitation des richesses de la mer », *RCADI*, vol. 29, 1929, p. 418.

[57] Article 88 de la CNUDM.

[58] E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *RCADI*, vol. 299, 2002, p. 364. Voir ég. V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *RCADI*, vol. 280, 1999, p. 285-286.

[59] Article 15 de la Convention sur la haute mer de 1958.

[60] Convention internationale relative à la répression de la traite des blanches, Paris, 4 mai 1910. Voir ég. Convention internationale de l'opium, La Haye, 23 janvier 1912. Ég. Convention internationale du 30 septembre 1921 pour la répression de la traite des femmes et des enfants, Genève, 30 septembre 1921. Ég.

dans le but de donner à un comportement identifié le caractère d'infraction pénale à l'échelle internationale, et d'organiser collectivement la répression. C'est à cette période que s'est réellement forgé le droit pénal international, entendu ici comme la branche du droit qui « *recouvre les aspects internationaux des droits pénaux étatiques tant sur le volet matériel (…) que procédural* »[61]. Alors que cette dynamique s'est accélérée dans la seconde partie du XXème siècle et que de multiples conventions internationales répressives ont été adoptées, la CNUDM y est restée extérieure. En effet, ce texte central ne s'inscrit que très peu dans une dimension pénale. Seules les dispositions héritées de la Convention de 1958 relative à la piraterie maritime témoignent d'un semblant d'inclinaison répressive[62]. Il apparaît que lors de la rédaction de ce texte fondateur, la lutte contre les activités illicites n'a pas représenté une préoccupation majeure[63]. Entre-temps, la société internationale a changé[64], ces actes se sont intensifiés, multipliés et ont même pris de nouvelles formes. Aussi, pour faire face à cette criminalité en constante évolution, la réponse apportée à l'échelle internationale doit immanquablement comporter un volet pénal plus marqué. D'une part, la crainte de l'infliction d'une sanction pénale chasse le sentiment d'impunité et contribue par là même à dissuader les

---

Convention internationale pour la répression de la circulation et du trafic des publications obscènes, Genève, 12 septembre 1923. Ég. Convention internationale de l'opium, Genève, 19 février 1925.

[61] I FOUCHARD, *Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, Thèse, Université Paris I, 2008, éd. Bruylant, 2014, p. 182. Voir ég. J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit*., p. 391, entrée « *droit pénal international* » : « *Classification d'origine doctrinale. Ensemble des règles gouvernant l'incrimination et la répression des infractions qui soit présentent un élément d'extranéité soit sont d'origine internationale* ». Voir ég. S. GLASER, *Droit international pénal conventionnel*, éd. Bruylant, 1970, p. 21 : « *règles juridiques du droit national concernant l'application des lois pénales dans l'espace* ». Ég. A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, 1ère éd., éd. PUF, 1993, p. 1. Ég. C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, 2ème éd., éd. Dalloz, 1979, p. 5. Sur la distinction entre « *droit pénal international* » et « *droit international pénal* », voir notamment I. FOUCHARD, « De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes », *op. cit*., p. 54-76. Voir ég. D. REBUT, *Droit pénal international*, 2ème éd., éd. Dalloz, 2014, p. 2-3. Ég. M. MASSÉ, « A la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », in J. P. MARGUÉNAUD, M. MASSÉ & N. POULET-GIBOT-LECLERC, *Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois*, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, p. 723.

[62] *Cf. infra*, n° 98. Les renvois se réfèrent, pour l'ensemble du texte, aux numéros de paragraphe.

[63] E. PAPASTAVRIDIS, « Report of the Director of Studies of The English-Speaking Section of the Centre», in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 3 : «*Back in 1982, when the contemporary "Constitution of the Oceans", the UN Convention on the Law of the Sea 1, was finally concluded, the problem of criminality at sea was not of primary concern*».

[64] G. CATALDI, « Conclusions générales », *op. cit*., p. 498 : « *Les événements consécutifs à des phénomènes qui ont marqué une époque, tels que la chute du mur de Berlin, l'existence d'instruments technologiques nouveaux dans le cadre de ce qu'on appelle «globalisation» ou « mondialisation », la naissance de l'Organisation Mondiale du Commerce, une sensibilité accrue aux exigences de l'individu vis-à-vis des États et des entreprises multinationales, les événements du 11 septembre 2001, la crise économique globale avec ses conséquences sur les mouvements migratoires : tout cela a déterminé forcément la naissance et le développement d'une série de problèmes nouveaux et imprévus auxquels il faut faire face à travers des instruments juridiques forgés dans et pour un contexte historico-politique différent* ».

individus de commettre un acte illicite. Le droit pénal dispose à cet égard d'une fonction préventive évidente, laquelle est indispensable pour agir efficacement contre ceux qui se servent de la mer aux fins d'accomplir leurs méfaits[65]. D'autre part, compte tenu du fait que les actes portés à l'étude sont accomplis dans un espace international[66] et qu'ils touchent les intérêts partagés par l'ensemble des États[67], il est nécessaire d'organiser leur répression à l'échelle internationale. En définitive, la lutte contre les activités illicites ne saurait reposer uniquement sur les règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes. Elle doit être accompagnée par des normes conventionnelles à vocation pénale.

6. Plan de l'étude. Pour se confronter à des activités illicites éminemment évolutives, le droit international doit en permanence s'ajuster. La thématique de l'adaptation du droit aux besoins changeants de la société internationale ne constitue pas en tant que telle une nouveauté. Elle est au contraire discutée depuis des décennies, ce qui conduit d'ailleurs le professeur Alain Pellet à considérer qu'il s'agit d'une « *actualité éternelle* », « *aussi vieille que le droit international* »[68]. Bien qu'ancienne, cette thématique trouve une résonnance particulière à l'heure actuelle, en raison de l'intensification contemporaine des menaces à la sûreté maritime. Ce besoin d'adaptation, indispensable pour faire face à des actes illicites éminemment versatiles, ne doit cependant pas faire table rase du passé et s'inscrire en rupture avec le cadre juridique en vigueur. En effet, la CNUDM consacre un ensemble de principes essentiels, au titre desquels la liberté des mers fait figure de pilier central. Ce précepte cardinal occupe une place trop importante au sein de la communauté internationale pour se risquer à s'en extraire durablement. S'adapter implique de prendre appui sur le corpus normatif préexistant afin d'apporter des réponses plus opportunes aux menaces plurielles qui pèsent sur les États, sans en renverser les fondations.

---

[65] P. BOUZAT, *Traité théorique et pratique de droit pénal*, éd. Dalloz, 1951, p. 1 :« *Le droit criminel ou droit pénal peut être définit comme la branche du droit qui a pour objet de prévenir par la menace, et au besoin de réprimer par l'application d'une sanction, les actions ou omissions de nature à troubler l'ordre social* ». Voir ég. I FOUCHARD, *Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, *op. cit*., p. 40.

[66] V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *op. cit*., p. 285-286. Voir ég. V. PELLA, « La répression de la piraterie », *op. cit.,* p. 167. Ég. E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *op. cit*., p. 364.

[67] C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 177 : « *on reste bien en présence des seuls intérêts nationaux protégés pénalement. Mais, ces divers intérêts, tous identiques, sont menacés solidairement par une criminalité qui s'internationalise*». Voir ég. G. SPERDUTI, « L'individu et le droit international », *RCADI*, vol. 90, 1956, p. 782 : *« l y a des crimes dont le châtiment implique une concordance entre les intérêts particuliers à l'État exerçant la fonction répressive et les intérêts communs à la société internationale* »

[68] A. PELLET, « L'adaptation du droit international aux besoins changeants de la société internationale : conférence inaugurale, session du droit international public », *RCADI*, vol. 239, 2007, p. 9-10.

Dans cette optique, il est opportun d'analyser dans un premier temps la manière dont le droit international se saisit des différentes menaces à la sûreté maritime portées à l'étude. Alors que la CNUDM reconnaît aux États un ensemble de prérogatives pour intervenir contre les navires étrangers, elle n'évoque que de façon incidente le caractère licite ou illicite des activités menées sur l'espace maritime. Ce texte fondateur se voit complété par différentes conventions de droit pénal international qui viennent frapper d'illicéité un ensemble de comportements susceptibles de se dérouler en mer, tout en renforçant la coopération interétatique. C'est sur cette juxtaposition entre des normes dédiées à l'espace et celles qui se concentrent sur le caractère délictueux ou criminel de l'activité que repose le dispositif international de lutte contre l'illicite en mer (**Partie 1**). Dans un second temps, il est indiqué de porter à l'étude la manière avec laquelle les impératifs liés à la sûreté maritime influent sur le droit international. Face à des actes illicites protéiformes et diversement répartis sur la surface du globe, plusieurs voies ont été explorées, tant par les États que par les organisations internationales, pour parvenir à une action plus efficace. Ces derniers offrent une lecture renouvelée de l'espace et des activités qui se déroulent en son sein. Dans le même temps, les juridictions internationales ont contribué à ce que les droits fondamentaux des personnes interpellées en mer soient davantage pris en compte par les États intervenants. Ces évolutions témoignent de la transformation de la lutte contre les activités illicites en mer (**Partie 2**).

Partie 1 : Le dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer

Partie 2 : La transformation de la lutte contre les activités illicites en mer

Première Partie – Le dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer

7. La mer est un espace qui, depuis toujours, est nourri de paradoxes des plus marqués. Symbole d'immensité et de vastitude, elle incarne un idéal romantique de liberté pour les hommes qui naviguent sur ses flots. De manière tout aussi forte, la mer évoque l'omniprésence du danger. Tout homme qui s'extrait de la terre ferme pour prendre la mer sait qu'il s'expose à un péril potentiel. Ce danger est intrinsèquement lié à l'espace, et son exposition particulière aux vicissitudes climatiques. Il est en outre incarné par les activités menaçantes qui sont menées en son sein, l'exemple le plus probant étant bien entendu celui de la piraterie maritime. Cette ambivalence s'illustre également dans les rapports qu'entretient la mer avec le droit international. Comme le synthétise le professeur René-Jean Dupuy, « *la mer a toujours été battue par deux grands vents contraires : le vent du large, qui souffle vers la terre, est celui de la liberté ; le vent de la terre vers le large est porteur des souverainetés* »[69]. Cette assertion n'a rien perdu de son actualité. Dans un contexte de recrudescence des actes criminels et délictueux, les États ont en effet la tentation d'étendre leur faculté à intervenir contre les navires interlopes étrangers. Dans le même temps, ils souhaitent pouvoir jouir d'une mer libre, exempte d'interférences intempestives à leur compétence exclusive à bord des navires qui battent leur pavillon. La volonté de conciliation de ces impératifs concurrents est au cœur du dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer.

La CNUDM organise l'exercice des compétences étatiques sur l'espace maritime. Elle consacre un principe général de liberté des mers, lequel se décline en différents droits d'utilisation de l'espace qui bénéficient à l'ensemble des États, tout en reconnaissant à ces derniers une capacité à s'interposer contre les navires étrangers dans certaines situations données. Ce texte fondateur ne s'inscrit cependant pas pleinement dans une perspective répressive. Il ne consacre pas explicitement le caractère illicite des activités qui sont menées en mer. C'est donc par les différents droits d'utilisation de l'espace, et au travers des différents aménagements et exceptions qui y sont apportés, justifiant l'intervention des autorités d'un État à l'encontre d'un navire étranger suspect, que se détermine le caractère

[69] R. J. DUPUY, « La mer sous compétence nationale », in R. J. DUPUY & D. VIGNES, *Traité du nouveau droit de la mer*, éd. Economica, 1984, p. 61.

illicite d'une activité maritime. La lutte contre les activités illicites s'opère ici par l'espace (**Titre 1**).

Ce socle central se voit compléter par plusieurs conventions de droit pénal international, conclues dans le but d'organiser à l'échelle internationale la prévention et la répression de certaines activités. Pour ce faire, elles viennent frapper d'illicéité un ensemble de comportements susceptibles de se manifester en mer. Elles initient en sus des mécanismes de coopération renforcés, par lesquels elles octroient aux États la possibilité d'intervenir plus largement contre les navires étrangers suspects. Ces conventions répressives doivent alors s'imprégner des règles qui gouvernent l'utilisation des mers. La lutte contre les activités illicites s'insère alors dans l'espace (**Titre 2**).

Titre I – La lutte contre les activités illicites par l'espace

Titre II – La lutte contre les activités illicites dans l'espace

Titre I – La lutte contre les activités illicites par l'espace

8. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fut considérée par T. B. KOH, l'un de ses négociateurs, comme une « *constitution pour les océans* »[70]. Cette analogie se présente comme des plus opportunes. En effet, à l'instar de la norme constitutionnelle, la CNUDM ne se borne pas à énoncer les principes généraux d'organisation des compétences étatiques sur les mers. Elle contribue également à limiter l'emprise des États sur ces espaces. À cet égard, la CNUDM suit essentiellement une approche zonale, par laquelle elle compartimente la façade maritime en différents pans de mer sur lesquels la capacité des États à réguler les activités qui s'y déroulent est fragmentée[71]. À grands traits, il apparaît qu'un État côtier peut s'employer plus aisément pour contrôler l'activité d'un navire qui vogue à proximité de son rivage. En raison de l'attraction territoriale qu'il exerce, il dispose de prérogatives spécifiques qui lui permettent d'intervenir contre les navires étrangers pour se prémunir contre certaines activités qui se déroulent non loin de ses côtes. A contrario, plus un navire se trouve dans un espace éloigné du territoire terrestre d'un État, plus l'emprise côtière s'estompe. Ce tempérament des prérogatives étatiques se traduit par l'affirmation corrélative de la liberté des mers.

C'est à partir de ces droits d'utilisation reconnus par la CNUDM qu'il est possible d'évaluer le caractère licite ou illicite des activités réalisées en mer (**Chapitre 1**). La capacité des États à exercer un contrôle sur ces activités est par conséquent amenée à varier en fonction de l'espace maritime dans lequel elles se déroulent (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 – La détermination de l'illicéité par l'espace

Chapitre 2 – Les prérogatives étatiques de lutte contre les activités illicites en mer

[70] T. B. KOH, « A Constitution for the Oceans », in UN, *The Law of the Sea—Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*, New York, 1983, p. 23.

[71] K. N. TRAPP « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit*., p. 56 : « *afin de permettre un équilibre entre les intérêts opposés des États côtiers et ceux de la navigation, la CNUDM organise les zones maritimes en un éventail échelonné de degrés de souveraineté* ». Voir ég. sur l'approche zonale J. P. PANCRACIO, *Droit international des espaces – air, mer, fleuves, terre, cosmos*, éd. Armand Colin, 1997, p. 134. L'auteur parle à ce sujet de « *dégradé de compétence* ».

Chapitre 1 – La détermination de l'illicéité par l'espace

9. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne fait référence qu'une dizaine de fois aux termes « *licite* » ou « *illicite* » dans l'ensemble du texte. Et encore, plusieurs de ces occurrences ne désignent qu'une seule et même activité, à savoir le trafic illicite de stupéfiants. La Convention ne proclame donc pas clairement le caractère licite ou illicite d'une activité. Elle préfère reconnaître différents droits d'utilisation de la mer au travers desquels il est possible d'apprécier la licéité d'une activité. Il faut préciser que ces droits sont susceptibles de varier en fonction de l'espace maritime appréhendé. Dans les eaux soumises au contrôle de l'État côtier, tous les navires, quel que soit leur pavillon, bénéficient de droits d'utilisation de la mer plus restreints (**Section 1**). Dans les espaces internationaux, la liberté s'affirme avec plus d'autorité (**Section 2**).

Section 1 – L'illicéité des activités réalisées dans les eaux soumises au contrôle côtier

10. Les droits d'utilisation de la mer correspondent au principe conventionnel de liberté des mers. Ce principe trouve différentes résurgences au sein de la CNUDM. Qu'il s'agisse du droit de passage inoffensif, du passage archipélagique, ou encore du passage en transit dans les détroits, il s'agit de « *véritables droits d'utilisation en matière de navigation* »[72] qui sont reconnus conventionnellement aux acteurs du monde maritime, indépendamment du pavillon qu'ils battent. Pour être considérées comme licites, les activités menées dans les eaux territoriales doivent être exercées dans le respect du droit de passage inoffensif (**Paragraphe 1**). L'État côtier peut néanmoins encadrer l'exercice de ce droit de passage, en particulier lorsqu'il exerce sa compétence normative (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Des activités constitutives d'un passage non-inoffensif

11. L'État côtier est souverain dans ses eaux territoriales. Il bénéficie à cet égard d'un monopole dans la réglementation des activités réalisées dans ce pan de mer (A). Ce privilège

[72] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, T. I, *op cit*., p. 168.

demeure toutefois soumis à la limitation incarnée par le droit de passage inoffensif, qui bénéficie à tous les autres États présents dans cet espace (B).

A. Le monopole côtier dans sa mer territoriale

12. Dans les eaux à proximité de ses côtes, l'État côtier dispose de compétences souveraines rattachées à la territorialité (1). Il bénéficie en sus de prérogatives spécifiques à l'encontre des navires étrangers présents au sein de ses infrastructures portuaires (2).

1) La souveraineté de l'État côtier dans les eaux territoriales

13. **Une souveraineté consacrée**. Tant la convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958[73] que la CNUDM reconnaissent la souveraineté de l'État côtier dans les eaux qui bordent ses côtes. L'article 2 de la CNUDM énonce que « *la souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures (…) à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale* »[74] qui recouvre une distance de 12 milles marins[75]. Cependant, il est essentiel d'indiquer que cette souveraineté ne s'affirme pas avec la même autorité dans cet espace. En effet, dans les eaux intérieures et dans les ports, les États disposent d'une compétence plus étendue qu'au sein même de la mer territoriale, dans laquelle cette souveraineté est contrebalancée par l'affirmation d'un droit de passage inoffensif qui vient restreindre l'emprise côtière. Les eaux intérieures sont évoquées à l'article 8 de la Convention. Il s'agit simplement des « *eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale* ». Plusieurs autres précisions sont apportées sur les éléments susceptibles de composer les eaux intérieures, comme les baies ou les rades par exemple. Quoi qu'il en soit, il est notable, et malheureusement regrettable, que la Convention ne précise pas plus amplement le régime juridique des eaux intérieures. Il reste qu'en vertu de la souveraineté dont jouit l'État riverain sur cet espace, il devrait, en principe, bénéficier de compétences importantes[76].

---

[73] Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, Genève, 29 avril 1958, Art 1er : « *1. La souveraineté de l'État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de mer territoriale. 2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les dispositions des présents articles et par les autres règles du droit international* ».

[74] Cet article ajoute : « *dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques*».

[75] Article 3 de la CNUDM.

[76] J. KRANZ, « Réflexions sur la souveraineté », in J. MAKARCZYK, *Theory of international law at the threshold of the 21st century, essays in honour of Skubiszewski Krzysztof*, éd. Martinus Nijhoff, 1996, p. 185 : « *Le terme « souveraineté » est le plus souvent employé dans deux acceptions : en premier lieu pour désigner la condition (statut) de l'État dans les relations internationales et, en deuxième lieu, pour exprimer la liberté dans l'exercice par l'État de ses compétences ». Voir ég.* F. A. MANN, « The doctrine of international jurisdiction revisited after twenty years », *RCADI*, vol. 186, 1984, p. 20

C'est ce que confirme la doctrine juridique, qui relève que dans les eaux intérieures, les États riverains disposent de compétences pleines, au même titre que celles qu'ils exercent sur leur territoire terrestre. Comme le relève le professeur Pancracio, « *les eaux intérieures sont un espace si intimement lié au territoire terrestre de l'État côtier qu'il y est purement et simplement assimilé* »[77]. Ainsi, les autorités riveraines sont titulaires d'une pleine compétence normative dans cet espace. Elles peuvent édicter des lois destinées à l'ensemble des personnes privées qui sont présentes en son sein, et réglementer les activités menées en mer[78]. Elles peuvent pareillement recourir à leur compétence d'exécution, c'est-à-dire entreprendre « *des actes matériels pouvant aller jusqu'à la mise en œuvre de la contrainte étatique* »[79] pour faire respecter les lois nationales. En toute hypothèse, il semble qu'un État riverain puisse être amené, sans trop de difficulté, à intervenir contre un navire étranger suspect présent dans ses eaux intérieures et juger les personnes à bord lorsque ces dernières se sont livrées à un acte criminel ou délictueux[80].

14. Des compétences étendues au sein des ports. Nonobstant leur évocation à plusieurs reprises par la Convention, les ports ne sont pas précisément définis. Pour circonscrire cette notion, il faut recourir à la définition apportée par la Convention de Genève de 1923 sur le régime des ports maritimes[81], qui désigne les « *ports maritimes* » comme ceux « *fréquentés normalement par les navires en mer et servant au commerce extérieur* »[82]. L'article 11 de la CNUDM précise que les ports sont « *considérés comme faisant partie de la côte* », et donc du territoire de l'État, à l'exclusion des « *installations situées au large des côtes et les îles artificielles* ». À ce propos, le professeur Pancracio distingue trois types de ports maritimes : les ports militaires, les ports refuges, et les ports de commerce[83]. Ces derniers sont les plus représentés et surtout ceux dont l'accès est le plus ouvert aux navires étrangers. « *Fenêtres sur le monde* »[84], ils jouent un rôle d'interface entre la terre et la mer. Les ports apparaissent, au même titre que les eaux intérieures, comme faisant partie intégrante du territoire des États,

[77] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit*., p. 128. Voir ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 63.
[78] K . N. TRAPP, « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit.,* p. 54-55. Voir ég. L. HENKIN, « International law : politics, values and functions : general course on public international law », *RCADI*, vol. 216, 1989, p. 308.. 770
[79] B. STERN, « Quelques observations sur les règles internationales relatives à l'application extra-territoriale du droit », *AFDI*, 1986, p. 11.
[80] Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit*., p. 80.
[81] Convention sur le régime international des ports maritimes, 9 décembre 1923. Voir ég. G. K. WALKER, *Definitions for the law of the sea – terms not defined by the 1982 Convention*, éd. Brill, 2012, p. 227, entrée « *port* ».
[82] Article 1er de la Convention sur le régime international des ports maritimes de 1923.
[83] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit*., p. 130.
[84] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, *op. cit*., p. 411.

lesquels disposent – à ce titre - d'une souveraineté pleine et entière sur les navires présents dans leurs infrastructures nationales. Ils bénéficient des mêmes compétences que celles qu'ils exercent sur leur territoire terrestre, et peuvent par conséquent réglementer les activités qui s'y déroulent. Ainsi, les États sont potentiellement amenés à légiférer dans un nombre important de domaines[85], et à entreprendre des contrôles sur les embarcations qui se trouvent au sein de leurs installations portuaires. En définitive, il est important de relever que les ports occupent une place stratégique fondamentale. Il s'agit à la fois un espace d'échange, mais aussi un espace dans lequel il est loisible pour les autorités étatiques d'effectuer assez largement des contrôles sur les navires étrangers.

2) Les prérogatives spécifiques de l'État du port

15. L'accès au port. Tel que le remarque opportunément Maria Gavouneli, « *l'État du port est toujours l'État côtier, bien que le contraire ne soit pas toujours vrai* »[86]. Cette constatation permet de mettre en lumière le fait que l'État du port se démarque en raison des prérogatives spécifiques dont il jouit. En effet, il peut refuser l'entrée au sein de ses eaux intérieures et de ses ports à un navire étranger, en particulier s'il craint que l'embarcation visée constitue une menace pour son ordre public interne[87]. Il n'existe dès lors pas de liberté générale d'accès au port, mais plutôt une simple présomption[88]. C'est ce que résume le professeur Dupuis dans une élégante métaphore, « *la liberté de la route n'a jamais comporté le droit d'entrer à l'auberge contre le gré de l'aubergiste* »[89]. Cette maxime s'est d'ailleurs concrétisée dans la jurisprudence internationale. La Cour internationale de justice établit clairement dans l'affaire *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua* que « *c'est aussi*

[85] B. MARTEN, *Port state jurisdiction and the regulation of international merchant shipping*, éd. Springer, 2013, p. 49 : «*There is a potentially limitless number of policies that port states may devise and translate into laws impacting upon international shipping. Some of these will be expressly directed at foreign vessels, while others will have no specifically maritime character*». Voir ég. R. RAYFUSE, « The role of port state », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 77. Ég. G. C. KASOULIDES, *Port state control and jurisdiction : evolution of the port state regime*, Thèse, University of London, 1988, éd. Springer, 1993, p. 110-112. Ég. G. P. PAMBORIDES, *International shipping law : legislation and enforcement*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 47-48.

[86] M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, éd. Brill Nijhoff, 2007, p. 44 : « *The port state is always a coastal state – although the reverse is not always true* ». (traduction personnelle).

[87] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit*., p. 129 : « *En théorie (…) l'État côtier a le droit de fermer ses eaux intérieures aux navires étrangers. Néanmoins, les navires privés étrangers bénéficient de fait très généralement d'une liberté d'accès aux eaux intérieures (…) à la condition de ne pas générer un danger particulier ou un trouble à l'ordre public* ».

[88] H. DIPLA, « Préservation du milieu marin versus liberté de la navigation : la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'État du port », *ADMer*, T. VIII, 2003, p. 304-205. Voir ég. L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *Délimitation, navigation et pêche*, éd. Pedone, 1996, p. 283.

[89] C. DUPUIS, « Liberté des voies de communication. Relations internationales », *op. cit*., p 172.

en vertu de sa souveraineté que l'État côtier peut réglementer l'accès à ses ports »[90]. L'État du port peut donc, selon sa discrétion, conditionner l'accès à ses infrastructures. C'est cette idée que traduit l'article 25 de la CNUDM qui précise qu'« *en ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'État côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire* ». Ce droit de protection au sein des ports a notamment été mis en œuvre par le Chili à l'encontre de l'Union européenne dans l'affaire relative à la conservation des stocks d'espadons[91]. Dans cette espèce, le gouvernement chilien avait interdit le débarquement et le transit à travers ses ports des espadons pêchés à la limite de sa zone économique exclusive[92]. Ce litige, réglé à l'amiable entre les deux parties[93], témoigne des compétences importantes dont disposent les États dans leur zone portuaire à l'encontre des navires étrangers. Il faut ajouter que cette possibilité de limiter l'accès au port souffre d'une exception notable, à savoir lorsqu'un navire se trouve en situation de détresse. Cette limitation historique subsiste encore actuellement en tant que précepte cardinal témoignant d'une forme de solidarité propre aux activités, par nature risquées, qui se déroulent en mer[94]. Autre disposition qui mérite d'être relevée, l'article 211 § 3 de la CNUDM[95] offre aux États la possibilité d'établir des conditions spécifiques d'entrée dans les ports afin de lutter contre les pollutions du milieu marin. Il peut, à ce titre, imposer aux navires étrangers le respect de

[90] CIJ, arrêt du 27 juin 1986, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique), fond*, Rec. 1986, p. 14, para. 213 : « *C'est donc la souveraineté de l'État côtier qui se trouve atteinte en pareil cas. C'est aussi en vertu de sa souveraineté que l'État côtier peut réglementer l'accès à ses ports* ».

[91] TIDM, *Affaire concernant la conservation et l'exploitation durables des stocks d'espadon dans l'océan Pacifique Sud-Est* (*Chili / Communauté européenne*), affaire n°7, ordonnance 2000/3 du 20 décembre 2000.

[92] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, Thèse, University of Anthens, 2011, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 265. Voir ég. P. T. STOLL & S. VÖNEKY, « The swordfish case : Law of the Sea v. Trade », *ZAÖRV*, vol. 62, 2002, p. 21. M. A. ORELLANA, « The swordfish dispute between the EU and Chile at ITLOS and the WTO », *NJIL*, vol. 71, p. 55, 2002.

[93] TIDM, *Affaire concernant la conservation et l'exploitation durables des stocks d'espadon dans l'océan Pacifique Sud-Est* (*Chili / Union Européenne*), affaire n°7, ordonnance 299/1 du 16 décembre 2009.

[94] Affaire *Enterprise c. Grande-Bretagne*, opinions des Commissaires et décision du Surarbitre, M. Bates, datée du 23 décembre 1854. Voir ég. R. BARNES, « Refugee law at sea », *ICLQ*, vol. 53, n°1, 2004, p. 58.

[95] Article 211 § 3 de la CNUDM : « *Les États qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'harmoniser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs États côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la communication quels sont les États qui participent à de tels arrangements*. ».Voir ég. D. KONING, «The Enforcement of the International Law of the Sea by Coastal and Port States», *ZAÖRV*, vol. 62, 2002, p. 3.

dispositions spécifiques pour bénéficier d'un accès aux infrastructures portuaires. Cette possibilité offerte par la Convention n'est cependant pas inconditionnelle. L'État est encadré dans son action par des principes de droit international tels que l'immunité diplomatique pour les navires de guerre[96], ou encore celui de non-discrimination[97]. Il faut enfin ajouter qu'une fois entré à l'intérieur d'un port, un navire ne bénéficie pas non plus d'une liberté générale de lever l'ancre et de prendre le large selon sa convenance. En effet, l'État du port peut soumettre son départ à conditions, et même l'immobiliser s'il est avéré que ce dernier s'est livré à une activité prohibée au sein d'un espace relevant de sa souveraineté. C'est ce qui est rappelé par le Tribunal international du droit de la mer (ci-après TIDM) dans l'affaire *Louisa*. Les juges de Hambourg indiquent clairement que l'article 87, relatif à la liberté des mers, « *ne peut s'interpréter d'une manière qui accorderait au "Louisa" le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il a été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires* »[98]. Le Tribunal prend également la peine d'indiquer que l'État du port n'a pas à notifier à l'autorité pavillonnaire son intention de perquisitionner un navire de commerce lorsque celui-ci se trouve à quai[99]. Dans cette interface entre la terre et la mer, les États disposent d'une plénitude de compétences souveraines. Il reste qu'en pratique, compte tenu des impératifs liés au commerce international, l'accès aux ports est assez large. Dans le cas contraire, il n'est pas douteux que les activités commerciales seraient vouées à décliner inexorablement[100].

16. La compétence extraterritoriale de l'État du port. La CNUDM reconnaît à l'État du port une prérogative exceptionnelle pour faire face aux actes de pollution. Il ressort de l'article 218 de la CNUDM que « *lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port (…) l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de*

[96] E. J. MOLENAAR, « Port state jurisdiction », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 284. Ég. TIDM, *Affaire de l'ARA Libertad (Argentine c. Ghana),* 30 novembre 2012, para. 95.

[97] C'est le cas notamment de l'Article 119 § 3 de la CNUDM : « *Les États concernés veillent à ce que les mesures de conservation et leur application n'entraînent aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre d'aucun pêcheur, quel que soit l'État dont il est ressortissant* ».

[98] TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, affaire n°18, arrêt du 28 mai 2013, para. 109.

[99] *Ibid.* para. 125 : « *aucune disposition de la Convention n'impose à l'Etat du port d'obtenir l'autorisation préalable de l'État du pavillon ou du capitaine d'un navire étranger ou de notifier à l'État du pavillon son intention de procéder à la perquisition d'un tel navire se trouvant à quai.* »

[100] K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 64. Voir ég. L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer, op. cit.,* p. 282 : « *Sauf à devenir le « Hollandais volant », le bateau fantôme condamné à errer sur les mers, le navire doit pouvoir accéder aux eaux intérieures, donc aux ports et d'y séjourner (…), sans possibilité d'accès aux ports, la liberté de la haute mer, donc celle de la navigation (…) le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale lui-même, n'ont pas de réelle signification* ».

sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables (...) ». Autrement dit, cet article concède à l'État du port la faculté de poursuivre un navire étranger pour des faits commis hors de sa mer territoriale[101]. Justifiée par la nécessité de se prémunir contre une pollution susceptible de toucher tous les États, cette prérogative fait de l'État du port le bénéficiaire d'une forme de « *compétence extraterritoriale universelle* »[102]. Pour autant, l'article 218 § 2 précise que ce dernier ne peut exercer des poursuites si l'infraction est commise dans l'espace maritime d'un État tiers, sauf dans le cas où elle risque de polluer sa propre mer territoriale ou sa zone économique exclusive[103]. De surcroît, l'État du port ne peut intervenir que dans l'hypothèse de violations des standards internationaux. Il ne peut donc pas poursuivre un navire en se fondant sur des critères définis par lui-même[104]. Toutefois, l'article 228 prévoit que lorsque des poursuites sont menées par un État pour réprimer une infraction aux règles et normes internationales relatives à la pollution « *ces poursuites sont suspendues dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction* ». Le privilège pavillonnaire perdure. Du reste, si l'État côtier a subi des dommages à cause de ces actes de pollution, ou au cas où l'État du pavillon aurait manqué à ses obligations à plusieurs reprises, l'État du port peut exercer cette compétence[105]. Ce contrôle étendu concédé à l'État du port est considéré comme une innovation majeure de la Convention de 1982[106], bien que seulement limitée à une forme particulière d'atteinte environnementale.

---

[101] E. J. MOLENAAR, « Port State Jurisdiction : Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage », *ODIL*, vol. 38, 2007, p. 229. Voir ég. C. RYNGAERT & H. RINGBOM « Introduction : port state jurisdiction challenges and potential », *IJMCL*, vol. 31, 2016, p. 381. Voir ég. H. L. BUXBAUM, « Territory, Territoriality, and the Resolution of Jurisdictional Conflict », *AJCL*, vol. 57, 2009, p. 635.

[102] R. RAYFUSE, « The role of port state », *op. cit.,* p. 77.

[103] Article 218(2) de la CNUDM : « *L'État du port n'intente pas d'action en vertu du paragraphe 1 pour une infraction du fait de rejets effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la Zone économique exclusive d'un autre État, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive, ou si l'autre État, l'État du pavillon ou un État qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande* ».

[104] T. L. MCDORMAN, « Port state enforcement : a comment on article 218 of the Law of the sea Convention », *JMLC*, vol. 28, 1997, p. 316. Voir ég. H. S. BANG, « Port state jurisdiction and article 218 of the UN Convention on the law of the sea », *JMLC*, vol. 40, 2009, p. 295. Ég. J. G. MAHINGA, « La compétence de l'État du port en droit international public », *JDI (Clunet),* n°4, 2005 p. 10. Voir ég. D. BODANSKY, «Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution : UNCLOS III and Beyond», *Ecology L. Q.*, vol. 18, 1991, p. 760.

[105] S. F. GAHLEN, « La compétence nationale en matière de pollution marine », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 113.

[106] B. KWIATKOWSKA, *The 200 mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, éd. Martinus Nijhoff, 1989, p. 180 : « *The universal enforcement jurisdiction of a port state it the most important*

B. Le passage comme limitation du monopole côtier

17. L'État côtier est souverain jusqu'à la bordure extérieure de la mer territoriale. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il peut librement agir dans cet espace contre les activités qui s'y déroulent, puisqu'il est limité dans son action par la reconnaissance d'un droit de passage inoffensif (**1**). Lorsqu'une activité est menée dans le respect de ce droit de passage, elle peut être considérée comme licite au regard de la Convention (**2**).

1) La reconnaissance d'un droit de passage

18. **Le passage comme limitation**. Après avoir été l'objet d'un débat dense et nourri par la doctrine, la mer territoriale s'est vue consacrée et codifiée par le droit international dès 1958[107]. La CNUDM reprend et développe ces prescriptions antérieures en lui fixant une limite extérieure de 12 milles marins[108]. Elle rappelle que l'État côtier est souverain sur cet espace, et ajoute que cette souveraineté est encadrée par l'ancrage normatif d'un droit de passage qui bénéficie aux États tiers et qui vient ainsi contrebalancer l'exercice de ses prérogatives. Fondé sur une règle coutumière reprise par la CNUDM, le passage bénéficie d'un double intérêt. D'une part, il permet de favoriser les échanges entre les États en reconnaissant aux navires commerciaux étrangers la faculté de naviguer sans risque d'entrave dans ce pan de mer. D'autre part, le passage institue une limitation à toute volonté d'emprise, d'appropriation et de contrôle monopolistique des mers par les entités côtières. C'est d'ailleurs ce qu'indique Fedozzi qui retient que « *ce droit de passage présente les mêmes caractères que les autres limitations de souverainetés (…) subies par l'État sur son territoire terrestre, en vertu d'exigences supérieures, et qui constituent, au fond, toute la matière et tout le contenu du droit international moderne* »[109]. Ainsi, bien que souverain sur sa mer territoriale, l'État côtier est sensiblement restreint et limité dans l'exercice de ses compétences par le droit international. C'est à ce titre que Gidel évalue donc le passage inoffensif comme « *un véritable droit d'utilisation en matière de navigation* »[110], profitable aux États tiers. Il

---

innovation of the enforcement system established by the LOS Convention with regard to pollution from ships ».

[107] Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, Genève, 29 avril 1958, Article 1er : « *La souveraineté de l'État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côt, désignées sous le nom de mer territoriale* ».

[108] Article 3 de la CNUDM : « *Tout État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention* ».

[109] P. FEDOZZI, « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 10, 1925, p. 56.

[110] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : Le temps de paix*, T. I, *op. cit.,* p. 197.

suit de là que le droit de passage s'apprécie comme une résurgence du principe de liberté des mers[111], au sens où il refrène l'étreinte territoriale de l'État côtier sur les navires étrangers.

19. Les déclinaisons du passage. Cette manifestation spécifique de la liberté des mers n'est pas appréhendée de la même façon selon la topographie de l'État côtier. Dans les eaux archipélagiques notamment, la CNUDM proclame un droit de passage inoffensif, mais précise que ce droit est supplétif[112]. En effet, l'article 53 prévoit que l'État archipel[113] peut désigner des voies de navigation dans lesquelles les navires étrangers doivent se diriger dans le respect du droit de passage archipélagique. Ce régime de navigation initié par la CNUDM est défini comme « *l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon leur mode normal de navigation (…) des droits de navigation (…), à seul fin d'un transit continu et rapide* ». La coexistence de ces deux régimes de navigation dans un même espace s'explique selon le professeur Lucchini en raison de la nécessité de trouver « *un compromis (…) entre les exigences des puissances maritimes visant à assurer la libre évolution des flottes et les besoins de sécurité de l'État archipel* »[114]. Toutefois, il est opportun d'ajouter que le régime juridique du passage archipélagique ne s'exerce pas dans un espace sous souveraineté tel que la mer territoriale, mais uniquement entre un espace qui relie une partie de la haute mer à une zone économique exclusive. Tel est le cas également du droit de passage en transit visé par l'article 38 de la CNUDM, lequel apparaît comme une liberté conditionnée « *à seule fin d'un transit continu et rapide* »[115], ce qui constitue d'après le professeur Treves « *un régime à mi-*

---

[111] G. GIDEL, « La mer territoriale et la zone contiguë », *RCADI,* vol. 48, 1943, p. 75-76 : « *Quant à tenter la justification du droit de passage inoffensif, ce serait se livrer à une tâche vaine au point de vue de la science juridique : le fondement juridique du droit de passage inoffensif est aussi indémontrable que celui du principe de liberté de la haute mer, dont il apparaît d'ailleurs comme une conséquence, au moins lorsqu'il s'agit du passage à tendant à entrer dans les eaux intérieures (port et rades) d'un État étranger ou à en sortir* ».

[112] Article 52 de la CNUDM : « *Sous réserve de l'article 53 et sans préjudice de l'article 50, les navires de tous les États jouissent dans les eaux archipélagiques du droit de passage inoffensif* ». Voir J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op.* cit., p. 245.

[113] Article 46(a) de la CNUDM : « *Un État constitué entièrement par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles* ». Un archipel étant défini par l'article 46(b) comme « *un ensemble d'îles, y compris des parties d'îles, les eaux attenantes et les autres éléments naturels qui ont les uns avec les autres des rapports si étroits qu'ils forment intrinsèquement un tout géographique, économique et politique, ou qui sont historiquement considérés comme tels* ». Voir ég. M. H. NORDQUIST, N. R. GRANDY, S. N. NANDAN & S. ROSENNE, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : A commentary*, vol. 2, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 430.

[114] L. LUCCHINI, « L'État insulaire », *RCADI*, vol. 285, 2000, p. 294. Voir ég. J. P. BERNHARDT, « Archipelagic sea lanes passage », *VJIL*, vol. 35, 1994, p. 519.

[115] S. MAHMOUDI, « Customary international law and transit passage», *ODIL*, vol. 20, 1989, p. 157. Voir ég. H. CAMINOS & V. P. COGLIATI-BANTZ, *The legal regime of straits : contemporary challenges and solutions*, éd. Cambridge university press, 2014, p. 178.

chemin entre le passage inoffensif et la pleine liberté de navigation »[116]. Dans tous les cas, il faut bien voir que ces différents droits de navigation sont animés par un esprit de liberté manifeste. L'ancien président du Tribunal international du droit de la mer, Rüdiger Wolfrum, résume d'ailleurs de façon compendieuse les relations entre les différents droits de passage sus-évoqués en soulignant que « *ces trois libertés veulent dire la même chose, à savoir la liberté de déplacement des navires. Ce qui les distingue est l'influence différente que l'État côtier peut exercer sur ces déplacements* »[117].

20. L'exercice du passage. La CNUDM apporte des éclaircissements additionnels sur le droit de passage. Elle tient à préciser à titre liminaire que le passage est ouvert à tous les États, y compris les États enclavés qui ne bénéficient d'aucune ouverture directe sur la mer[118]. L'article 18 de la CNUDM identifie en sus deux éléments principaux relativement au passage[119]. Dans un premier temps, il s'apprécie eu égard à un critère de destination qui peut potentiellement se décliner lui-même en deux aspects. D'abord, le passage est dit « *latéral* »[120] lorsqu'il consiste en une traversée de la mer territoriale sans pénétrer au-dedans des eaux intérieures, soumises à la souveraineté de l'État côtier. Ensuite, le passage est dit « *vertical* »[121], lorsque la traversée de la mer territoriale a pour visée soit de se rendre, soit de quitter un espace situé dans les eaux soumises à la souveraineté côtière. Ce sont les deux formes qu'est susceptible de prendre le passage. Dans un second temps, le passage doit satisfaire à une exigence de rapidité et de continuité. Il s'agit ici d'un impératif propre à la

---

[116] T. TREVES, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *op. cit.,* p. 124. Voir ég. H. CAMINOS, « The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the law of the sea », *RCADI*, vol. 205, 1987.

[117] R. WOLFRUM, « Freedom of Navigation : New Challenges », in M.H. NORDQUIST, T.B. KOH & J. N. MOORE, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Colloque de Singapour, 2008, éd. Brill Nijhoff, 2009, p. 79-80.

[118] Article 17 de la CNUDM.

[119] Article 18 de la CNUDM : « *1. On entend par « passage » le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de : a) la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures ; ou b) se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter. 2. Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse* ».

[120] Y. TANAKA, « Navigational rights and freedoms », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, *op. cit.,* p. 540. « *Lateral passage is the passage traversing the territorial sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters* ».

[121] *Ibid.* p. 540 : « *Vertical or inward/outward-bound passage concerns the passage proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility* ». À noter que G. GIDEL, « La mer territoriale et la zone contiguë », *op. cit.,* p. 209 identifie trois types de passage : « *passage latéral, passage d'entrée, passage de sortie* ». Cette identification est également réalisée par L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. 2, *op. cit.,* p. 240.

conduite des navires lors du passage, ce qui signifie qu'ils ne peuvent s'arrêter au sein de la mer territoriale d'un autre État selon leur gré. Un navire étranger qui demeurerait statique au milieu de la mer territoriale pourrait constituer non seulement un danger pour les autres navires, mais également être perçu comme une menace virtuelle pour l'État côtier[122]. Il faut ajouter que les exigences posées par la Convention ne sont pas intangibles, et peuvent être aménagées par exemple en cas d'incident de navigation ou de force majeure. Dans tous les cas, le passage se présente comme un droit qui bénéficie aux États tiers, mais un droit qui doit être exercé dans le cadre fixé par la Convention.

2) L'illicéité des activités constitutives d'un passage non-inoffensif

21. Le caractère inoffensif du passage. Si le passage dans la mer territoriale est profitable à tous les navires et notamment ceux qui battent le pavillon d'un État tiers, il doit impérativement être exercé de façon inoffensive. Dans le cas contraire, la limitation imposée à l'État riverain se dissipe, et celui-ci peut en conséquence être amené à s'interposer contre le navire en question[123]. Comme le remarquent Laurent Lucchini et Michel Vœlckel, l'inoffensivité se manifeste sous la forme d'une « *construction assez insolite et, de surcroît, complexe eu égard à la difficulté de définir l'innocence ou l'innocuité* »[124]. Il revient à l'État côtier d'apprécier si le passage d'un navire dans sa mer territoriale est potentiellement non-inoffensif (ou offensif). Toute la difficulté réside alors dans l'établissement des critères qui permettent d'apprécier le plus objectivement possible les actes constitutifs d'un passage non-inoffensif d'un navire. En effet, différents paramètres peuvent rentrer en compte pour établir qu'un navire ne navigue pas de façon inoffensive. Par exemple, la vitesse du navire, le fait qu'il respecte ou non les règles de navigation, ont constitué au siècle dernier des éléments pris en considération pour apprécier la nature du passage[125]. Gidel constate aussi que « *certains actes, bien qu'inoffensif en eux-mêmes, font présumer d'une intention coupable de la part du*

[122] K. AQUILINA, « Territorial sea and the contiguous zone », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. 1 : *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 41 : « *The longer a ship takes to traverse through a coastal state's territorial sea, the more the coastal state will regard that passage as a security threat to its well-being* ».
[123] *Cf. infra*, n°64.
[124] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. 2, *op. cit.,* p. 208.
[125] A. RAESTAD, « Le problème des eaux territoriales à la conférence pour la codification du droit international », *RDI*, vol. 7, 1931, p. 116. Voir ég. L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *op. cit.,* p. 208.

navire qui les accomplit »[126]. C'est le cas notamment lorsque le navire louvoie à proximité des côtes sans se décider à pénétrer dans les eaux intérieures. Pour établir clairement ce que constitue un passage inoffensif, l'article 19 § 1 de la CNUDM adopte une approche originale en ce qu'il en donne une définition négative[127]. Est alors considéré comme inoffensif tout passage qui se matérialise par la non-réalisation d'une atteinte à divers intérêts identifiés de l'État côtier que sont la paix, le bon ordre et la sécurité. Ce faisant, toute activité d'un navire attentatoire aux intérêts présentement mentionnés est constitutive d'un passage non-inoffensif.

22. **Les atteintes au passage**. La CNUDM ne donne pas de définition formelle de ce que constitue une atteinte « *à la paix, au bon ordre ou à la sécurité* ». Elle préfère adopter ici une méthode énumérative, en ciblant les circonstances dans lesquelles le passage est réputé non-inoffensif. Cette approche est explicitée par Churchill et Lowe selon lesquels l'article 19 § 2 donne « *une définition plus objective, permettant à l'État côtier moins de possibilités d'interprétation, et donc moins d'opportunité d'abuser de leur droit de prévenir le passage non-inoffensif* »[128]. Plusieurs situations sont inventoriées, dont certaines sont susceptibles de renvoyer aux menaces à la sûreté maritime telles qu'identifiées dans la présente étude. L'article précité relève qu'est attentatoire « *à la paix, au bon ordre ou à la sécurité* » la menace ou emploi de la force, la pollution grave et délibérée, la pêche, la perturbation du fonctionnement de l'État côtier, l'embarquement ou le débarquement de marchandises et de personnes en contravention aux lois et règlements dans les domaines douaniers, fiscaux, sanitaires, ou d'immigration[129]. D'autres hypothèses sont prévues, qui s'apparentent davantage à des atteintes à la sécurité intérieure de l'État côtier, par exemple la collecte de renseignement, la propagande, ou l'embarquement d'engins militaires ou aéronefs[130]. Enfin, il est indiqué que toute activité entreprise « *sans rapport direct avec le passage* »[131] est

[126] G. GIDEL, « La mer territoriale et la zone contiguë », *op. cit.,* p. 209-201. L'auteur illustre son propos en prenant l'exemple des Hovering acts : « *Au XVIIIème siècle, le navire qui (…) louvoyait sans nécessité dans le voisinage de la terre éveillait la suspicion et s'exposait aux rigueurs des Hovering Acts* ».

[127] Article 19(1) de la CNUDM : « *Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international* ».

[128] R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the sea*, éd. Manchester University Press, 1988, p. 72 : « *a more objective definition, allowing coastal states less scope for interpretation, and so less opportunity for abuse of their right to prevent non-innocent passage* ». Traduction personnelle. Voir ég. M. D. EVANS, *International law*, éd. OUP, 2014, p. 661 : « *It takes a more objective approach to the determination of innocence in setting out in article 19(2) a considerably longer list of activities and circumstances in which innocence is deemed to be lost, irrespective of whether there is any actual prejudice or infringement of local law* ».

[129] Article 19 § 2 de la CNUDM a), g), h), i), k).

[130] Article 19 § 2 de la CNUDM c), d), e), f).

[131] Article 19 § 2 de la CNUDM l).

constitutive d'une atteinte à « *la paix, au bon ordre ou à la sécurité* » de l'entité riveraine. Ainsi, la CNUDM entrevoit différentes situations dans lesquelles le passage peut être légitimement considéré comme non-inoffensif. Plusieurs d'entre elles sont susceptibles de s'assimiler aux menaces à la sûreté maritime examinées ici, en particulier les actes de terrorisme maritime, le trafic de migrants, les pollutions volontaires, la pêche illicite et le trafic de stupéfiants. À partir de ces éléments, une première hypothèse sur la licéité des activités menées dans les eaux territoriales peut être posée. Une activité est susceptible d'être considérée comme licite lorsqu'elle n'enfreint pas les règles relatives au passage inoffensif. A contrario, une activité peut alors être considérée comme illicite dans cet espace lorsqu'elle correspond à l'une des atteintes à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier constitutives d'un passage non-inoffensif visée à l'article 19 § 2.

23. L'exhaustivité des atteintes. Le passage est un droit qui bénéficie réellement aux navires des États tiers, il ne s'agit pas simplement d'une tolérance bienveillante accordée par l'entité riveraine[132]. Les navires voguant dans la mer territoriale peuvent donc jouir pleinement de cette résurgence dans une zone souveraine du *Mare Liberum*, à condition que le passage soit exercé de façon inoffensive. Pour autant, la souveraineté de l'État côtier perdure. Il est opportun de relever que le passage inoffensif « *coexiste avec la souveraineté mais ne la fait pas disparaître* »[133]. L'affirmation d'un droit de passage se manifeste de ce fait comme un habile compromis entre les intérêts des États côtiers et ceux de la communauté internationale. La question de l'exhaustivité de l'article 19 § 2 reste toutefois en suspens. En effet, si de nombreuses menaces à la sûreté maritime semblent rentrer dans le moule des activités listées par cet article, qu'en est-il de celles qui s'y assimilent difficilement ou qui sortent de ce cadre ? Cette réflexion est d'autant plus fondamentale que la criminalité internationale est évolutive, et que les situations prévues par le texte de 1982 ne rendent pas nécessairement compte des menaces contemporaines. Cette première interrogation conduit par voie de conséquence à sonder l'exhaustivité de l'article 19 § 2. Ce questionnement constitue une véritable pomme de discorde pour la doctrine juridique. D'aucuns estiment que l'article en question ne contient pas d'« *inter alia* », de sorte que la liste d'activités présentée serait close et définitive[134]. Cette

[132] S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit.,* p. 51.
[133] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. 2, *op. cit.,* p. 219.
[134] D. KÖNING, « The EU directive on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringement : development or breach of international law », in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 780.

position, bien que pertinente, tend à être atténuée par le fait que certaines des atteintes à la paix, au bon ordre et à la sécurité identifiées par la CNUDM revêtent un caractère général. Mieux, la dernière situation prévue par l'article 19 § 2, « *toute activité sans rapport avec le passage* », se présente comme un énoncé d'appréciation suffisamment large pour permettre d'y inclure d'autres activités non mentionnées expressément par la Convention[135]. Dans ce cas, l'État riverain - souverain dans sa mer territoriale - pourrait être amené à intervenir contre un navire se consacrant à une activité suspecte même si cette dernière ne figure pas *expressis verbis* dans la CNUDM, surtout lorsque cette embarcation est en passage vertical. Cette conception s'avère tout à fait concevable, mais cet argumentaire n'est pourtant pas infaillible et laisse planer quelques incertitudes, en particulier lorsqu'un navire est en passage latéral[136].

Paragraphe 2 : Des activités sous le contrôle de l'État riverain

24. Le droit de passage circonscrit sensiblement l'emprise côtière, mais l'autorité riveraine n'est pas pour autant mise de côté. Elle garde un rôle central, en particulier de par la possibilité que lui confère la Convention d'exercer sa compétence normative pour organiser le passage dans sa mer territoriale. Cette compétence lui permet de réguler certaines activités entreprises dans ses eaux territoriales (A). Seulement, compte tenu de l'approche zonale adoptée par la CNUDM, cette compétence s'amenuise au fil des zones maritimes à mesure que le principe de liberté des mers s'affirme (B).

A. L'encadrement du droit de passage par l'État côtier

25. La CNUDM concède aux États la faculté d'encadrer certaines activités dans les eaux territoriales par l'exercice de leur compétence normative. Ce faisant, ils peuvent adopter différentes législations pour régir l'activité des navires présents dans cet espace (**1**), mais la mise en œuvre de cette compétence demeure encadrée (**2**).

[135] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T. 2, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1991, p. 913. Voir ég. E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, Thèse, Utrecht University, 1998, éd. Kluwer law international, 1998, p. 195. Voir ég. K. HAKAPÄÄ & E. J. MOLENAAR, « Innocent passage – past and present », *MP*, vol. 23, 1999, p. 132.
[136] *Cf. infra,* n°258.

1) Une prérogative finalisée

26. Une compétence portant sur le passage inoffensif. La CNUDM prévoit explicitement que l'État côtier peut exercer sa compétence normative en mer territoriale. Il ressort de l'article 21 qu'il « *peut adopter (…) des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale* ». En d'autres termes, il ne peut entraver le passage des navires étrangers,[137] mais il peut l'encadrer. À cette fin, la Convention recense huit domaines dans lesquels l'autorité riveraine peut mettre en œuvre cette compétence. Ceux-ci renvoient aussi bien à des activités identifiées qu'à des préoccupations plus générales. Ainsi, cette compétence peut être mise en œuvre à des fins préventives. L'État côtier peut être amené à légiférer pour se prémunir contre des infractions à des intérêts nationaux identifiés, tels que la pêche, la pollution, l'immigration et les infractions douanières qui constituent autant de situations assimilables à des menaces à la sûreté maritime[138]. Autrement, il peut adopter des législations internes à visée protectrice embrassant la défense de certains équipements, la sauvegarde des pipelines présents dans la mer territoriale, ainsi que le déploiement de systèmes d'aide à la navigation[139]. Il suit de là que le recours à la compétence normative permet à l'État côtier de resserrer le champ d'exercice du droit de passage autour de certaines préoccupations propres aux entités riveraines, et notamment la lutte contre les actes illicites accomplis en mer. Il faut par ailleurs souligner qu'à l'instar de l'article 19, la liste prévue à l'article 21 se présente comme exhaustive[140]. Toutefois, la nature de ces lois et règlements n'est pas expressément évoquée par la convention, qui se contente d'énumérer une « *sphère d'intérêts* »[141] au sein de laquelle l'État peut recourir à sa compétence normative.

27. Une compétence encadrée. L'État côtier peut faire usage de sa compétence normative relativement au passage, mais l'exercice de cette compétence reste soumis à un encadrement

[137] Article 24 de la CNUDM : « *L'État côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention* ».
[138] Article 21 § 1 e), f), h) Voir ég. l'article 211 § 4 de la CNUDM qui rappelle les exigences de l'article 21 § 1 f) et de l'article 24 de la CNUDM.
[139] Article 21 § 1 b) c) de la CNUDM.
[140] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 275 « *On doit considérer que cette liste est exhaustive* ». Toutefois, R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the Sea*, 3ème éd., 1999, p. 95 : « *although the (…) Convention strongly suggest that coastal State legislative jurisdiction is limited, since the listed topics are not even presented as examples, as they have been in the 1930 and 1958 texts, there is still some doubt* ». Voir ég. H. CAMINOS, « Enforcement jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea. An overview », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 746-748.
[141] K. N. TRAPP, « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit.,* p. 57.

important. L'article 21 § 2 précise que ces lois et règlements ne peuvent s'appliquer à « *la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers* ». Cette restriction trouve son fondement dans la nécessité de maintenir la libre navigation et un commerce pérenne entre les États. Sans cette indication, les navires sillonnant les eaux territoriales pourraient se voir soumis à des réglementations disparates de la part des États côtiers[142]. L'État riverain peut néanmoins être amené à légiférer sur la conception et la construction des navires s'il traduit au sein de son ordre juridique interne certaines « *normes internationales généralement acceptées* ». Cette expression fait écho à des règles dont l'objet n'est pas contesté par les États, correspondant de façon générale aux standards internationaux édictés par l'OMI[143]. La doctrine précise à ce propos que ce type de normes se doit de revêtir un caractère particulièrement précis pour éviter que les États ne les interprètent de façon hétérogène[144]. Au surplus, l'article 24 tempère l'exercice de la compétence normative en ce qu'il énonce que les lois et règlements adoptés par l'État côtier ne doivent pas avoir pour conséquence de restreindre le passage, et qu'ils ne doivent pas non plus viser certains navires de façon discriminatoire. L'objectif est ici de limiter les velléités d'emprise de certaines entités riveraines sur les eaux territoriales. Du reste, la Convention se fait pour le moins laconique sur la nature des lois que peut adopter l'État côtier. *A priori*, rien n'exclut que ces lois puissent disposer d'une finalité répressive. Le professeur O'Connell considère d'ailleurs qu'« *étant donné que le droit international reconnaît aux États la capacité d'exercer leur souveraineté sur les eaux territoriales, il n'y a aucun obstacle théorique à étendre leur droit pénal aux navires en passage, quel que soit leur pavillon* »[145]. Un État peut donc adopter des

[142] A. POZDNAKOVA, *Criminal jurisdiction over perpetrators of ship-source pollution : International law, state practice and EU harmonization*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 61.

[143] International Law Association, Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution : final report, London Conference, 2000, p. 33-35. Voir ég. B. VUKAS, « Generally accepted international rules and standards », in A. H. A. SOONS & T. A. CLINGAN, *Implementation of the law of the sea Convention through international institutions : proceedings of the 23rd Annual Conference of the law of sea institute*, Colloque de Honolulu, 1989, éd. Honolulu : Law of sea institute proceedings, 1990, p. 405.

[144] T. HENRIKSEN, « Protection polar environments : coherency in regulating Arctic shipping », in R. RAYFUSE, *Research Handbook on international marine environmental law*, éd. Edward Elgar Publishing, 2015, p. 377. Voir ég. B. OXMAN, « The duty to respect generally accepted international standards », *NYUJILP*, vol. 24, 1991, p. 148-149.

[145] D. P. O'CONNELL, *The international law of the Sea*, vol. II, éd. Clarendon Press, 1984, p. 919. « *Since international law concedes that States may exercise sovereignty over their territorial waters, there is no theoretical impediment to their power to extend their criminal law to passing ships, of whatever flag* » (traduction personnelle). Voir ég. A. PROELSS & T. HOFMANN, « Law of the Sea and transnational organized crime », in P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organized crime*, éd. OUP, 2016, p. 428-429. Voir ég. A. POZDNAKOVA, *Criminal jurisdiction over perpetrators of ship-source pollution : International law, state practice and EU harmonisation*, *op. cit.*, p. 61 « *Thus, article 21 UNCLOS may be understood as accepting that States may adopt criminal sanction in respect of certain domestic safety requirement* ».

lois pénales pour punir certaines activités exercées dans sa mer territoriale. Il faut d'ailleurs relever que cette possibilité semble admise en matière de violation des lois et règlements relatifs à la prévention, réduction et maîtrise de la pollution, puisqu'il est indiqué dans la Convention que les sanctions prévues pour de tels actes sont exclusivement pécuniaires, sauf le cas des pollutions intentionnelles[146].

2) L'étendue de la compétence de l'État côtier

28. La violation des lois et règlements. L'État côtier est pourvu d'une certaine latitude pour réglementer le passage à travers sa mer territoriale. Seulement, la question est de savoir quelles conséquences entraîne la violation par un navire des mesures prises sur la base de la compétence normative de l'État côtier. Il est délicat d'apporter une réponse ferme à cette interrogation. Selon le professeur Karagiannis, il s'agit ici d'une « *zone grise* » [147] de la CNUDM. La Convention énonce en effet en son article 21 § 4 que « *les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ses lois et règlements* ». Cet article rappelle les obligations faites aux navires étrangers présents dans une zone sous souveraineté, mais n'explicite guère l'étendue de ce que peut faire l'État côtier en cas de non-respect des prescriptions qu'il édicte. En outre, l'exercice de la compétence normative peut virtuellement entrer en conflit avec la règle qui établit que l'État côtier ne doit pas entraver le passage, confère l'article 24 de la CNUDM[148]. La question est alors de savoir si la violation par un navire étranger des prescriptions adoptées par l'État côtier constitue un passage non-inoffensif susceptible d'entraîner l'intervention de ce dernier contre le navire suspect. Par exemple, si un navire ne respecte pas les « *lois et règlements de l'État côtier relatifs à la pêche* », que peut faire l'autorité riveraine ? Certains auteurs prennent le parti de mettre en relation les composantes des articles 19 et 21 pour soutenir qu'une violation des lois

[146] Article 230 § 1 de la CNUDM : « *Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale* ».

[147] S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit.,* p. 56.

[148] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the Sea*, *op. cit.,* p. 923 : « *There is, however, an important curb on this power, namely the rule in Article 24 (1) (…),according to which the application of laws and regulations must not result in the exercise of the right of passage being denied or impaired. Thus, most of the measures which amount to substantial interference with the vessel while it is exercising its right of passage are not allowed* ». Voir ég. L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *op. cit.,* p. 264-265 : « *Pour les navires marchands (...) la CGMT et la CMB sont muettes. Les conséquences de l'inobservation sont donc celles prévues par les lois et règlements de l'État riverain, sous réserve de la limite posée par l'article 24 § 1 (...) Cette disposition paraît donc exclure toute mesure d'exécution matérielle à l'encontre du navire contrevenant* ».

et règlements de l'État côtier ne peut être réalisée dans le respect du passage inoffensif. C'est ce qu'avance Francis Ngantcha qui estime que « *les navires étrangers qui ne se conforment pas aux lois et règlements des États côtiers se privent de l'exercice du droit de passage inoffensif* »[149]. Pour reprendre l'exemple précédent, compte tenu du fait que les articles 19 et 21 évoquent tous deux la thématique de la pêche, l'État côtier peut donc potentiellement user de son droit de protection[150] à l'encontre du navire récalcitrant. Pour ce type de situation, la compétence normative se fait alors le miroir de la compétence d'exécution[151].

29. L'hypothèse d'un passage inoffensif illicite. Si cette position semble - dans une large mesure - admissible, cette assimilation n'est pas automatique. En effet, la proximité des articles 19 et 21 ne saurait dissiper le fait que ces articles visent respectivement des situations qui leurs sont propres. Aussi, une partie de la doctrine estime qu'une dissociation entre les dispositions relatives au passage et celles relatives à la compétence normative est nécessaire[152]. En ce sens, un navire qui enfreindrait certaines des lois de l'État côtier peut, théoriquement, toujours être considéré comme étant en passage[153]. Comme le décèle justement le professeur Tanaka, un navire qui violerait certaines dispositions législatives et/ou réglementaires de l'État côtier ne priverait pas *ipso facto* son passage en mer territoriale de son caractère inoffensif[154]. Dans cette hypothèse, le navire qui ne respecterait pas les lois ou règlements de l'État côtier pourrait se voir infliger une amende, mais son passage resterait

---

[149] F. NGANTCHA, *The right of innocent passage and the evolution of the international law of the Sea*, Thèse, Université de Genève, 1988, éd. Printer Publishers, 1990 p. 176 « *Foreign ships which do not comply with appropriate coastal state laws and regulations deprives themselves of the genuine exercise of the right of innocent passage and may be considered in non-innocent passage* ». Voir ég. J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 166 : « *L'État peut subordonner l'exercice du libre passage inoffensif au respect de ses lois et règlements dans un certain nombre de domaines* ».

[150] *Cf. infra*, n° 64.

[151] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 75 : « *the enforcement jurisdiction of the coastal state largely mirrors its rights to prescribe jurisdiction* ».

[152] G. FITZMAURICE, « Some results of the Geneva Conference on the Law of the Sea », *ICLQ*, vol. 8, 1959, p. 94.

[153] J. E. NOYES, « The territorial sea and contiguous zone », in R. D. ROTHWELL, A. OUDE ELFERINK, K. SCOTT & T. STEPHENS, *The Oxford Handbook of the law of the sea*, *op. cit.,* p. 100 : « *Although some serious violations of coastal state laws may deprive a ship of the right to innocent passage, not all violations render innocent passage non-innocent* ».

[154] Y. TANAKA, « Navigational rights and freedoms », *op. cit.,* p. 543 : «*When drafting Article 14(4) of the TSC, the members of the International Law Commission were divided on this matter. The literal interpretation of this provision appears to suggest that the violation of the coastal State's laws or regulations does not ipso facto make passage non-innocent, unless such violation is prejudicial to the coastal State's interests (…) Likewise, it can be argued that, under the LOSC, the violation of the laws or regulations of the coastal State does not ipso facto deprive a passage of its innocent character, unless such violation falls within the scope of Article 19*».

inoffensif et il devrait être amené à poursuivre sa navigation[155]. Un passage peut en ce sens être illicite sans pour autant être considéré comme non-inoffensif[156]. Certes, une telle situation reste hypothétique, et devrait se produire rarement en pratique. Cet exemple montre néanmoins que la violation des lois et règlements adoptés par l'État côtier ne prive pas automatiquement et nécessairement le passage de son caractère inoffensif.

B. Un encadrement restreint au-delà de la mer territoriale

30. L'État côtier peut exercer sa compétence normative jusqu'au sein de la zone économique exclusive, pan de mer sur lequel les navires étrangers jouissent de droits d'utilisation de la mer plus étendus. Dans cet espace, la compétence normative dispose d'une double finalité, axée à la fois sur la gestion des ressources (**1**), mais également sur la protection des installations offshore (**2**).

1) Un champ d'action axé sur la conservation des ressources

31. **La nature des compétences dans la ZEE**. La zone économique exclusive est le fruit d'une construction *sui generis*, qui accorde aux entités côtières un panel de compétences portant sur des domaines ciblés[157]. Bien que régenté par un principe général de liberté, cet espace supporte parallèlement une pression côtière résiduelle. Cela se manifeste dans l'article 56 de la CNUDM qui reconnaît non pas une souveraineté pleine et entière à l'État côtier, mais plutôt certains « *droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques* ». Il est opportun de relever que cette expression de « *droits souverains* » diffère de celle employée à l'article 2 de la CNUDM relatif à la mer territoriale, lequel évoque le terme de « *souveraineté* ». En effet, l'utilisation du terme de « *droit* » est destinée à circonscrire « *substantiellement et*

[155] G. FITZMAURICE, « Some results of the Geneva Conference on the Law of the Sea », *ICLQ*, vol. 8, 1959, p. 94 : «*If a vessel infringes such law or regulation, she may be liable to a fine or penalty. But her passage does not, merely on that account, cease to be innocent, or become liable to be prevented or denied entirely*». Voir ég. D. R. ROTHWELL, « Innocent passage in the territorial sea : The UNCLOS regime and Asia pacific state practice », in E. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, *Navigational right and freedoms and the new law of the sea*, Colloque de Wollongong, 1997,éd. Brill Nijhoff, 2000, p. 78.

[156] S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit.*,p. 57 : « *Rien ne permet pour autant de considérer que le non-respect, par exemple, d'un dispositif de séparation du trafic en mer soit réductible à une « activité sans rapport directe avec le passage ». En effet, un passage, même s'il se fait de manière illégale, reste un passage* ».

[157] Article 55 de la CNUDM. Voir ég. R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « The EEZ regime : reflections after 30 years », in H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Securing the ocean for the next generation*, Colloque de Séoul, 2012, éd. Law of the Sea institute, 2013, p. 31. Voir ég. F. ORREGO VICUÑA, « La zone économique exclusive : régime et nature juridique dans le droit international », *RCADI*, vol. 199, 1986, p. 53.

territorialement »[158] l'exercice de la souveraineté côtière. Il ne s'agit plus d'une souveraineté totale, mais plutôt d'une résurgence du pouvoir côtier dans des domaines identifiés. L'État côtier bénéficie donc de prérogatives exclusives dans cette zone, ce qui signifie qu'elles ne sont pas préférentielles[159]. Il est compétent pour régir un nombre restreint d'activités fixées par le droit international jusqu'à une limite de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est fixée la largeur de la mer territoriale. Toutefois, l'exercice de ces droits souverains ne doit pas porter atteinte aux libertés dont jouissent les États tiers dans cet espace[160]. Réciproquement, la Convention impose aux navires étrangers de respecter les prescriptions adoptées par l'entité riveraine au sein de cet espace[161]. Le TIDM a d'ailleurs indiqué qu'il revient aux autorités pavillonnaires de « *veiller à* » ce que leurs navires se conforment aux mesures adoptées par l'État côtier[162]. C'est une obligation de comportement, de « *diligence requise* » qui pèse sur l'État du pavillon en matière de lutte contre la pêche illicite[163]. La zone économique exclusive est donc un espace maritime gouverné par un régime juridique particulier qui lui est propre[164]. Il y règne une liberté importante en comparaison avec les eaux territoriales, mais cette liberté est contrebalancée par un contrôle pavillonnaire sur quelques activités identifiées par la Convention.

32. **Une compétence en matière environnementale**. La compétence de l'État côtier dans la zone économique exclusive est essentiellement dédiée à la protection de l'environnement marin. L'article 61 de la CNUDM reconnaît à l'entité riveraine la capacité d'établir un volume admissible de captures, et de prendre des mesures appropriées en matière de conservation et de gestion. Il peut notamment adopter des lois et règlements dans un ensemble de domaines mentionnés à l'article 62, comme, par exemple, la délivrance de licences aux

---

[158] C. MIK, « State sovereignty and European integration : a study in public international law, EU Law and Polish constitutional law », in N. WALKER, *Sovereignty in transition*, Colloque de Fiesole, 2001, éd. Bloomsbury publishing, 2003, p. 381 : « *Thus, according to the UNCLOS sovereign rights constitute a kind of legal title weaker than sovereignty. They differ from sovereignty because although they apply to certain territories they are exercised outside State territory and are restricted substantially and territorially* ». Voir ég. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 151. Voir ég. I. VELLA, « New advent for renewable offshore resources », in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Serving the rule of international maritime law : Essays in honour of professor David Joseph Attard*, éd. Routledge, 2009, p. 143-144.

[159] R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « The EEZ regime : reflections after 30 years », *op. cit.,* p. 35.

[160] Article 56 § 2 de la CNUDM : « *l'État côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres États et agit d'une manière compatible avec la Convention* ».

[161] Article 58 de la CNUDM.

[162] TIDM, *demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, avis consultatif du 2 avril 2015, para. 127.

[163] *Ibid.* para. 128.

[164] B. A. BOCZEK, *International Law : a dictionary*, éd. Scarecrow Press, 2005, p. 270, entrée « *exclusive economic zone* ».

pêcheurs, la fixation de la taille et de l'âge des poissons susceptibles d'être pêchés. Néanmoins, bien que la lettre de la Convention le laisse à penser, l'entité riveraine ne bénéficie pas seulement d'une compétence normative. Le TIDM apporte une précision bienvenue sur cette question dans l'affaire *Virginia G*. Selon cette juridiction internationale, « *l'expression « droits souverains » comprend tous les droits nécessaires ou liés à l'exploration, à l'exploitation, à la conservation et à la gestion des ressources naturelles, y compris le droit de prendre les mesures d'exécution nécessaires* »[165]. Autrement dit, lorsqu'il constate une violation de ses prescriptions, l'État côtier est susceptible d'entreprendre des mesures de coercition à l'encontre du navire fautif et des personnes impliquées. Par ailleurs, le Tribunal apporte d'autres éclaircissements intéressants. Il signale ainsi que « *l'État côtier a le droit, en vertu de la Convention, d'adopter des lois et règlements fixant les conditions d'accès des navires de pêche étrangers à sa zone* »[166]. Cette indication est pour le moins fondamentale, puisqu'elle souligne le fait que l'État côtier dispose d'une faculté à restreindre l'accès à un espace régi par un principe de liberté pour certains types de navires[167]. Au surplus, l'entité riveraine peut également s'intéresser aux actes de pollution qui surviennent dans cette zone. D'après l'article 210, il est compétent pour réglementer les actes de pollution par immersion[168]. De surcroît, l'article 211 - qui concerne plus largement tous les cas de pollution - reconnaît à l'État côtier la possibilité d'adopter des lois et règlements dans la zone économique exclusive dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, conformément aux normes édictées par « *l'organisation internationale compétente* »[169]. Cette organisation - qui ne fait l'objet de précisions additionnelles - fait écho, du moins tacitement, à l'Organisation maritime internationale[170]. En définitive, il faut relever que l'État côtier

[165] TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* Affaire n°19, arrêt du 4 avril 2014, para. 211.
[166] *Ibid.* para. 213.
[167] N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 236 : « *Cela signifie que même si le principe de la liberté de navigation – et son corollaire, i. e. le monopole de l'État du pavillon – s'appliquent dans la ZEE, la compétence de l'État du pavillon y est concurrencée par celle de l'État côtier eu égard aux activités ayant un lien direct avec la pêche* ».
[168] Article 210 § 5 de la CNUDM.
[169] Article 211 § 6 de la CNUDM.
[170] L'expression « *Organisation internationale compétente* » employée au singulier désigne l'OMI. En effet, bien que l'organisation maritime internationale soit expressément mentionnée dans un des articles de la CNUDM (Article 2 de l'annexe VIII), son usage au singulier dans le contexte de la prévention et du contrôle des pollutions vise spécifiquement l'OMI. IMO, Implications of the United Nations Convention on the law of the sea for the international maritime organisation, LEG/MISC.8, 30 January 2014, p. 7 : « *Although IMO is explicitly mentioned in only one of the articles of UNCLOS (article 2 of Annex VIII), several provisions in the Convention refer to the "competent international organization"in connection with the adoption of international shipping rules and standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and the prevention and*

dispose d'un panel de compétences pertinent pour lutter contre les atteintes à l'environnement marin dans cette zone. Il est certes concurrencé par l'intensification du *Mare Liberum*, mais n'est pas dépourvu de toute capacité à agir contre les agissements répréhensibles.

2) Une compétence exclusive à bord des constructions offshore

33. Un droit d'installation. Outre la possibilité de légiférer et de réglementer l'activité des navires en matière d'environnement marin, l'État côtier bénéficie mêmement de compétences spécifiques au sein de la zone économique exclusive en matière de constructions offshore. L'article 60 expose qu'il y dispose d'un « *droit exclusif* » pour construire des îles artificielles, installations et ouvrages[171]. Ces termes ne sont pas plus amplement développés par la CNUDM. Toutefois, elle prend le soin de préciser que ces installations n'ont pas le statut d'île, et qu'elles n'ont donc pas le même régime juridique[172]. Il apparaît que le terme d'« *installation* » semble faire écho à l'article 5 § 2 de la Convention sur le plateau continental de 1958[173] qui peut s'apparenter notamment à une plate-forme offshore. Ce droit exclusif au profit de l'entité riveraine reste pourtant encadré par la Convention, qui donne des éclaircissements sur la manière dont cet article doit être mis en œuvre[174]. Lorsqu'un État souhaite édifier ce type de construction, il doit en notifier les autres États. Il s'engage, une fois l'installation terminée, à l'entretenir. De surcroît, des limites sont posées à l'exercice de ce droit, en particulier au cas où une telle construction risque de nuire à la navigation internationale. Une fois dûment construite, l'État côtier bénéficie de compétences spécifiques sur ses constructions offshore. La protection de ces installations pose des problématiques

---

control of marine pollution from vessels and by dumping, in such cases, the expression "competent international organization " when used in the singular in UNCLOS, applies exclusively to IMO ».

[171] L'article 80 de la CNUDM précise que : « *L'article 60 s'applique, mutatis mutandis, aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental* ».

[172] Article 121 de la CNUDM. Sur le régime des îles en droit de la mer voir : A. JACOVIDES, « Islands », in M. W. LODGES, M. H. NORDQUIST, *Peaceful order in the World's Oceans : Essays in Honor of Satya N. Nandan*, éd. Brill Nijhoff, 2014. Voir ég. H. DIPLA, *Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer*, éd. Graduate institute publications, 2015, p. 79-88.

[173] Article 5 § 2 de la Convention sur le plateau continental, Genève, le 29 avril 1958 : « *L'État riverain a le droit de construire et entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles* ».

[174] T. SCOVAZZI & T. TANI, « Off-shore wind energy development in international law », in J. EBBESON, M. JACOBSSON, M. KLAMBERG, D. LANGLET & P. WRANGE, *International law and changing perceptions of security : Liber amicorum Said Mahmoudi*, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 247-248.

majeures en matière de sûreté maritime[175], ce qui nécessite un ajustement des possibilités d'intervention en zone économique exclusive.

34. **Une juridiction exclusive**. De ce droit exclusif attribué à l'État côtier l'habilitant à bâtir des constructions en ZEE découlent certaines prérogatives spécifiques afin d'en assurer la protection. L'article 60 § 2 permet à l'État côtier d'exercer sa « *juridiction exclusive* » sur ses installations, ouvrages et îles artificielles. Il ajoute que l'exercice de la juridiction inclut les « *lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration* ». L'exercice de cette juridiction exclusive comprend manifestement l'exercice par l'État côtier de sa compétence normative. Il est intéressant de constater que la sécurité est ajoutée dans le champ des activités possiblement réglementées par l'État côtier, ce qui n'est pas le cas en zone contiguë ou même en mer territoriale. Cela atteste de la prise en compte par les rédacteurs des impératifs spécifiques à la protection des constructions offshore. Seulement, comme le relève la professeure Klein, « *tandis que les compétences normatives de l'État côtier sont assez claires, les compétences d'exécution de l'État côtier le sont moins* »[176]. La CNUDM ne développe pas l'étendue de cette juridiction exclusive en cas d'infraction à ses lois et règlements à bord. Le juge Golitsyn du Tribunal international du droit de la mer s'est efforcé de donner corps aux indications générales de l'article 60 §2, dans une opinion dissidente rendue dans le cadre de l'affaire dite de l'*Arctic Sunrise*. Il souligne en particulier que « *les lois et règlements adoptés par l'État côtier dans l'exercice de la juridiction (…) n'auraient aucun sens si l'État côtier ne disposait pas du pouvoir de les faire respecter* »[177]. À ce titre, il soutient qu'en cas de violation avérée de ses prescriptions, l'entité riveraine peut mettre en détention les auteurs de l'infraction. Ainsi, à bord des plates-formes offshore, les compétences normatives et d'exécution paraissent se rapprocher. Dans tous les cas, les actions entreprises à bord des plates-formes qui contreviennent aux prescriptions adoptées par l'État côtier doivent être considérées comme illicites.

35. **Une zone de sécurité.** Du reste, la juridiction exclusive de l'État côtier est limitée à la commission d'une infraction à bord de la construction offshore. Son intervention n'intervient alors qu'*a posteriori*, aucune disposition n'admettant explicitement la possibilité d'agir à titre

[175] M. KASHUBSKY, « A chronology of attacks on and unlawful interferences with, offshore oil and gas installations », *Perspectives on terrorism,* vol. 5, issues 5-6, 2010. Voir ég. M. KASHUBSKY, *Offshore oil and gas installations security : an international perspective*, Thèse, University of Wollongong, 2012, éd. Routledge, 2016, p. 1-12.
[176] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 102.
[177] Opinion dissidente de M. le juge GOLITSYN dans l'affaire *« Arctic Sunrise »,* para. 23, p. 283.

préventif à l'encontre d'un navire suspect. C'est pour pallier cette difficulté que la CNUDM permet aux États côtiers d'instaurer une zone de sécurité autour de leurs îles artificielles, installations et ouvrages. L'article 60 § 4 prévoit qu'au sein de cette zone, l'État côtier peut mettre en œuvre des « *mesures appropriées pour assurer la navigation* », mais également pour protéger ses constructions. Cette zone est limitée à une distance de 500 mètres, mesurée à partir des bordures extérieures de l'installation concernée. Dans cette zone de sécurité, les navires étrangers comme nationaux sont tenus d'honorer les « *normes internationalement acceptées* ». Cet intitulé est large, et donc malaisé à apprécier. Il semble néanmoins que si un navire ne diminue pas sa vitesse en pénétrant dans ce type de zone, ou n'utilise pas un système de routage particulier, sa navigation dans la zone peut être perçue comme contraire à ces normes[178]. Pour le reste, certains auteurs soulignent les défaillances pragmatiques de cette zone de sécurité, notamment sur le plan de la lutte contre certaines menaces à la sûreté maritime[179]. En effet, comme le fait remarquer très pertinemment le professeur Kaye, un navire naviguant à une vitesse de 25 nœuds et qui souhaiterait attaquer une plate-forme pourrait travers la zone de sécurité en 39 secondes[180]. Il apparaît alors que l'État côtier ne possède pas un temps de réaction suffisant pour se prémunir contre une attaque éventuelle. La possibilité d'étendre ces zones est ouverte par la Convention[181], mais l'OMI[182] n'a pour le moment pas estimé qu'une telle demande se justifie[183]. Le principe de liberté reste prégnant dans l'esprit de cette organisation internationale.

---

[178] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law, op. cit.,* p. 79. Voir ég. OMI / Rés. A.671*(*16*),* «Safety Zones of Navigation Around Offshore Installations and Structures», 19 octobre 1989.

[179] A. HAREL, « Preventing terrorist attacks on offshore platforms : do states have sufficient legal tools?», *HNSJ*, vol. 4, 2012, p. 171. Voir ég. S. KAYE, « International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarines cables from attack », *TMLJ*, vol. 31, 2007, p. 378.

[180] S. KAYE, « International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarines cables from attack », *op. cit.,* p. 377-278.

[181] Article 60 § 5 de la CNUDM : « *Ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des îles artificielles, installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres autour des îles artificielles, installations ou ouvrages, mesurés à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente* ».

[182] L'OMI est « *la seule organisation compétente* ». Voir OMI / Rés. A.572(14), «Organisation du trafic maritime», 20 novembre 1985, p. 4 : « *IMO is recognized as the only international body responsible for establishing and recommending measures on an international level concerning ships' routeing*. ».

[183] OMI, « Guidelines for safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures », SN.1/ Circ.295, 7 décembre 2010.

Section 2 – L'illicéité des activités réalisées dans les eaux internationales

36. Au-delà des eaux territoriales, l'emprise des États s'estompe et la liberté des mers s'affirme plus largement. C'est en rapport avec cette règle essentielle que se détermine le caractère licite ou illicite des activités qui sont menées dans cet espace international (**Paragraphe 1**). L'État du pavillon bénéficie à cet égard d'un monopole pour encadrer les activités menées à bord de ses navires, même si ce contrôle reste pour le moins perfectible (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : La détermination de la licéité des activités par la liberté des mers

37. C'est à travers le principe de liberté des mers que se détermine le caractère licite ou illicite des activités menées dans les eaux internationales. La Convention énumère un ensemble d'activités qui relèvent de la liberté des mers (A), et prévoit parallèlement certaines exceptions à cette règle fondamentale pour d'autres activités (B).

A. La licéité des activités contenue dans le principe de liberté des mers

38. Une activité est à considérer comme licite dans les eaux internationales lorsqu'elle fait partie des droits d'utilisation de l'espace maritime prévus par la Convention (1). Le cadre général conventionnellement établi est susceptible d'être étendu à d'autres activités non expressément mentionnées (2).

1) Un principe de liberté sous la forme d'activités énumérées

39. **Un principe évolutif**. La liberté n'est pas qu'une préoccupation propre aux juristes. Comme le concède Michel Vœlckel, c'est une réflexion qui « *appartient à la philosophie, à l'histoire, à la politique autant qu'au droit* »[184]. Considéré comme l'un des « *piliers du droit de la mer* »[185], le principe de liberté s'est forgé et affirmé au fil des siècles en réaction aux tentatives d'appropriation par les États des espaces échappant à leur emprise territoriale. C'est la raison pour laquelle ce principe n'apparaît pas comme porteur du même sens, ni détenteur

[184] M. VŒLCKEL, « La liberté des mers avec leur solitude… », in M. C. ROUAULT, *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, éd. L'Harmattan, Paris, 1999, p. 431.
[185] R. WOLFRUM, « Freedom of Navigation: New Challenges », *op. cit.,* p. 79.

de la même signification juridique en fonction des époques. C'est d'ailleurs à ce titre que Gidel considère bien volontiers la liberté des mers comme une « *fausse idée claire* »[186]. Cet éminent auteur estime que ce principe fortement usité n'est pas aussi évident qu'il n'y paraît de prime abord et qu'au contraire, il est susceptible de revêtir des significations plurielles. Ce constat est tout à fait justifié. Une analyse historique de ce principe met en lumière le fait qu'une césure s'est opérée au sein du paradigme qui gouverne la liberté des mers. En effet, la liberté des mers ne constitue en rien une entité monolithique, elle est au contraire intrinsèquement évolutive et en mouvement continu. La doctrine distingue « *deux conceptions différentes de cette liberté* »[187]. D'une part, une liberté dite *« élémentaire* » qui s'apparente à grands traits à un espace de non-droit tel que défini par Carbonnier, c'est-à-dire à « *l'absence du droit dans un certain nombre de rapports humains ou le droit aurait eu vocation théorique à être présent* »[188]. Comme évoqué dans les développements introductifs, la mer est ici perçue comme un espace qui échappe à toute régulation juridique et sur laquelle triomphe la loi du plus fort[189]. La prise de conscience par les États de la nécessité de garantir une mer libre pour tous, qui semble avoir émergée au XVIIIème siècle et s'être concrétisée dans sa vision moderne au XIXème siècle[190], a eu pour conséquence de subvertir cette liberté « *élémentaire* », « *originelle* »[191], en la transformant en une liberté « *ordonnée* » par le droit, consécutive au bornage de l'action des États dans l'espace maritime. Toutefois, même suite au triomphe de la position jadis soutenue par Grotius, le principe de liberté reste soumis à des pressions importantes. Le phénomène de juridiction rampante ou « *creeping jurisdiction* » amorcé à la fin de la Seconde Guerre mondiale en atteste[192]. De fait, certains États ont souhaité étendre progressivement leur emprise et leur contrôle sur les espaces maritimes

---

[186] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T. I, *op. cit.,* p. 125-126 précise que : « *La notion de liberté des mers est loin d'avoir revêtu à toutes les époques le sens (…) Ainsi peut-on lui appliquer l'expression heureuse de « fausse idée claire », employée pour la première fois, semble-t-il, à propos du principe des nationalités et qui mérite de recevoir plus d'une application pour toute une série de notions placées aux confins du droit et de la politique* ».

[187] C. SCHMITT, *Le Nomos de la terre dans le droit des gens du jus publicum europaeum*, éd. PUF, 2001, p. 180.

[188] J. CARBONNIER, « L'hypothèse du non-droit », *Archives de philosophie du droit*, t. 8, 1963, p. 26, repris in J. CARBONNIER, *Flexible droit pour une sociologie du droit sans rigueur*, 10ème éd., éd. LGDJ, 2001, p. 24.

[189] *Cf. supra*, n°4. Voir ég. C. SCHMITT, *Le Nomos de la terre dans le droit des gens du jus publicum europaeum*, *op. cit.,* p. 181 : « *La conception originelle et élémentaire, venue de la nuit des temps, selon laquelle la mer est inaccessible au droit et à l'ordre humains, et reste un espace où l'on mesure librement ses forces* ».

[190] J. L. BRIERLY, *The law of nations : an introduction to the international law of peace*, éd. OUP, 6th éd., 1978, p. 205. Voir ég. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 155.

[191] A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse, Université Paris 1, 2004, p. 15.

[192] J. A. KNAUSS, « Creeping Jurisdiction and Customary International Law », *ODIL,* vol. 15, 1985, p. 209.

rattachés à la haute mer. Ces revendications ressortent tangiblement de la déclaration Truman de 1945, ou encore dans le concept chilien de « *mar presencial* » ou « *mer présentielle* »[193], prélude à la reconnaissance de la ZEE actuelle. Ces diverses prétentions ont graduellement conduit à modifier la perception de la liberté des mers au sein même de la communauté internationale. Le professeur Oxman résume parfaitement ce climat dans une prosopopée par laquelle il rapporte les termes d'un des négociateurs de la Convention de 1982 : « *je suis venu pour enterrer Grotius pas pour en faire son éloge* »[194]. Tous ces éléments mettent en évidence les tensions perpétuelles auxquelles se trouve confronté le principe de liberté des mers.

40. **Un inventaire d'activités**. D'après le professeur Salmon, la liberté des mers se définit comme le « *droit pour les navires de circuler librement en haute mer sans être soumis à quelque autorité que ce soit autre que celle des bâtiments de même nationalité dûment autorisés* »[195]. Ici, la liberté des mers est perçue principalement sous l'angle de la liberté de navigation. La définition retenue dans l'article 87 de la CNUDM relatif à la haute mer est plus englobante et donc plus précise, puisqu'elle met tout l'accent à la fois sur l'égalité d'utilisation de cet espace et les différentes composantes de cette liberté. Tout d'abord, il est important de préciser que cet article consacre une égalité de droit[196]. Chaque État dispose du droit d'octroyer son pavillon à un navire, du droit d'accéder à la haute mer (et ce même lorsqu'il est dépourvu d'accès direct à la façade maritime), et bien entendu du droit d'utiliser celle-ci[197]. En ce sens, il est patent que l'égalité est consubstantielle de la liberté des mers. Ensuite, il faut observer que la Convention opère une subsomption de ce qu'elle nomme « *la liberté de la haute mer* » en plusieurs activités identifiées[198]. À ce titre, elle retient six libertés correspondant à six activités, parmi lesquelles « *la liberté de navigation (…) de survol (…) de poser des câbles et des pipelines sous-marins (…) de construire des îles artificielles et autres*

[193] J. A. DE YTURRIAGA, *The international regime of fisheries: from UNCLOS 1982 to the presential sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 228. Voir ég. B. LABAT, « Le concept chilien de "mer présentielle" et ses conséquences sur le régime de pêche dans la partie de la haute mer adjacente à la limite des 200 milles marins », *ADMer*, 2007, p. 29. Voir ég. F. M. ARMAS PFIRTER, « Straddling stock and highly migratory fish stocks in Latin American practice and legislation: new perspectives in light of current international negotiations», *ODIL*, Vol. 26, 1995, p. 127.

[194] B. OXMAN, « The third United nations conference on the law of the sea: the eighth session », *AJIL*, vol. 74, 1980, p. 39 : «*I have come to bury Grotius not to praise him*».

[195] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit*., p. 656, entrée « *liberté des mers* ». Voir ég. H. J. KIM, *Le principe de la liberté de la haute mer à l'époque actuelle*, Thèse, Université Paris 1, 2012, p. 16.

[196] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *op. cit.,* p. 104.

[197] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, vol. 1, *op. cit.,* p. 396-397.

[198] A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer, op. cit.,* p. 15.

installations (…) liberté de la pêche (…) de la recherche scientifique »[199]. Parmi ces activités déterminées, la navigation occupe manifestement une place prépondérante. Comme l'expliquent tout à fait justement Lucchini et Vœlckel, « *les autres utilisations de la mer (…) peuvent difficilement être envisagées sans la navigation* »[200]. Ainsi, la navigation constitue le socle central de la liberté des mers, autour duquel s'articulent d'autres activités énumérées[201]. Au surplus, il est opportun d'ajouter que cette liberté de navigation, et celle de poser des câbles et pipelines sous-marins sont également reconnues dans la zone économique exclusive des États côtiers[202]. Il suit de là que lorsqu'une activité réalisée dans les eaux internationales est susceptible de correspondre à l'une des activités susmentionnées, elle doit être considérée comme licite.

2) Un cadre potentiellement plus ouvert

41. Des activités non limitées. Il est important de noter que la liste de libertés présentées ne semble pas être exhaustive. En effet, l'article 87 de la CNUDM contient un *inter alia* qui laisse entrevoir la possibilité que d'autres activités puissent être exercées en accord avec le principe de liberté des mers[203]. De plus, il est important de préciser que l'article 58 de la Convention reconnaît que les États autres que l'entité côtière présents en zone économique exclusive peuvent non seulement jouir de certaines des libertés prévues par l'article 87, mais aussi de celle « *d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de*

[199] Article 87 de la CNUDM. Il faut préciser qu'au sein de la ZEE, l'article 58 indique que « *tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visée à l'article 87, ainsi que la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention* ».

[200] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *op. cit.,* p. 200. Voir ég. H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, *op. cit*., p. 182 : « *The freedom of navigation continues to be a core element of the freedom the of seas, UNCLOS also making ample reference to it.* ».

[201] H. DJALAL, « Remarks on the concept of « freedom of navigation », *The law of the Seas Convention and Navigational Freedoms*, in D. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2000, p. 76 : « *In retrospect, the regime of navigation in UNCLOS is perhaps the only compromise that could be achieved in view of the seemingly conflicting interest between the coastal, strait, and archipelagic States, and the maritime industrial developed States. (…) This compromise should promote legal order, peace, and cooperation in international navigational and communication* ».

[202] Article 58 de la CNUDM.

[203] Article 87 de la CNUDM : « *La liberté de la haute mer (...) comporte notamment pour les États* ». Voir ég. L. B. SOHN, J. NOYES, E. FRANCKX, K. JURAS, *Cases and materials on the law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 61. Voir ég. ILC, Summary record of the 320th meeting, A/CN.4/SR/320, vol. I, 1955, para. 30. À titre d'exemple, la géo-ingénierie marine semble constituer une activité internationalement licite relevant de la liberté de la haute mer non mentionnée expressément par l'article 87. Voir K. N. SCOTT, « Geoengineering and the marine environment », in R. RAYFUSE, *Research Handbook on international marine environmental law*, éd. Edward Elgar Publishing, 2015, p. 462 : « *Consequently, marine geoengineering for any purpose arguably constitutes a freedom of the high seas* ».

ces libertés ». Sur cette base, il est tout à fait envisageable qu'une activité accomplie en haute mer ou en zone économique exclusive et non expressément mentionnée par la Convention puisse être considérée comme licite. Toutefois, cette ouverture interprétative est potentiellement source de controverses. La doctrine a notamment été amenée à s'interroger sur la possibilité de se servir de cette brèche pour accomplir des manœuvres militaires dans la zone économique exclusive d'un autre État. Ce questionnement a laissé place à des discussions intéressantes qui n'ont toujours pas été tranchées de façon définitive[204]. Dans tous les cas, il faut retenir qu'une activité peut être considérée comme licite même si elle n'est pas expressément mentionnée dans la CNUDM. L'important, c'est qu'elle soit réalisée en lien avec les droits d'utilisation de la mer conventionnellement définis tels que, par exemple, la liberté de navigation.

42. **Des libertés encadrées**. Si la liberté des mers constitue un principe essentiel de la CNUDM, elle n'est pas inconditionnelle. Elle reste encadrée par différentes dispositions conventionnelles. Déjà, la liberté de pêche énoncée par l'article 87 fait l'objet de certaines restrictions prévues en particulier dans les articles 116 à 120. Ensuite, la CNUDM expose que l'exercice de ces libertés doit être accompli en tenant « *dûment compte* » de l'intérêt des autres États[205]. Cette dernière précision est fondamentale, d'autant que la Convention de 1958 sur la haute mer recourait à un intitulé plus imprécis, celui de « *raisonnablement compte* »[206], qui laissait une marge interprétative trop importante. C'est d'ailleurs en s'engouffrant dans cette faille conventionnelle que certains États comme la France ont justifié la réalisation d'essais nucléaires en haute mer[207]. Face à l'opposition d'autres États, la Cour Internationale de Justice a été saisie pour évaluer la légalité de ces actions, mais étant donné que les autorités françaises se sont engagées à renoncer à des essais futurs, la Cour a conclu à l'absence de différend[208]. Cette précision sémantique qui peut sembler minime dispose donc d'une

[204] Article 88 de la CNUDM. Voir ég. Y. TANAKA, *The international law of the Sea*, *op. cit.,* p. 396. Voir ég. B. VUKAS, « L'utilisation pacifique de la mer, dénucléarisation et désarmement », in B. VUKAS, *Law of the sea – selected writings*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p. 155.
[205] Article 87 § 2 et article 58 § 3 de la CNUDM.
[206] Article 2 de la Convention sur la haute mer de 1958.
[207] M. McDOUGAL & N. A. SCHLEI, « The hydrogen bomb test in perspective : lawful measures for security », *YLJ*, vol. 64, 1958, p. 661 : « *It will, therefore, be concluded that the relevant world prescriptions and the process of decision-making, taken as a whole (…) to recognize and affirm that the hydrogen bomb test are reasonable, and hence lawful, within the regime of the high seas ».* Voir ég. J. M. VAN DYKE, « Military exclusion and warning zones on the high seas », in J. M. VAN DYKE, D. ZAELKE & G. HEWISON, *Freedom for the seas in the 21st century : ocean governance and environmental harmony*, Colloque de Honolulu, 1990, éd. Island Press, 1993, p. 450.
[208] CIJ, arrêt du 20 décembre 1974, *Essais nucléaires (Australie c/ France ; Nouvelle-Zélande c/ France)*, Rec.

incidence juridique plus importante qu'elle n'y parait, car elle fait peser subrepticement une charge additionnelle sur les États dont les navires sillonnent la haute mer[209]. C'est l'une des raisons pour lesquelles le juge du TIDM Anderson estime que cette exigence est corrélative au principe de bonne foi, faisant que les intérêts des autres États doivent être effectivement « *pris en compte et pas simplement ignorés* »[210]. En somme, la liberté peut se traduire - au sens du droit de la mer - comme la possibilité offerte aux États d'utiliser certains pans de mer pour exercer des activités conformes aux droits d'utilisation de ces espaces et dans le respect des droits des autres États. Les activités rattachables au principe de liberté des mers et exercées en tenant compte des autres États peuvent être considérées comme licites au sens de la CNUDM.

B. L'illicéité des activités au travers des exceptions à la liberté

43. Une activité menée dans les eaux internationales est à considérer comme illicite lorsqu'elle justifie une exception à la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon (1). Les juridictions internationales ont participé à l'identification du caractère licite ou illicite de certaines activités controversées (2).

1) Des possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire

44. **Des exceptions à la liberté**. Si la haute mer échappe à toute forme d'emprise territoriale des États comme le précise l'article 89 de la CNUDM[211] cela ne signifie pas pour autant que les navires qui voguent en son sein ne sont pas susceptibles de faire l'objet de contrôles. Bien au contraire, une telle admission reviendrait à considérer que la haute mer est

---

1974, p. 472. Voir ég. B. BOLLECKER-STERN, « L'affaire des essais nucléaires français devant la cour internationale de justice », *AFDI*, vol. 20, 1974, p. 314.

[209] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, vol. 1, *op. cit.,* p. 398 : « *Taking as their basis the theory of reasonable use, they maintained that no activity was prohibited per se and that only the manner of its exercise could render it unlawful (…) on this matter, the wording (…) « due regard » (…) adopted by article 87 of the 1982 Convention on the Law of the Sea, would seem to be more precise and therefore more suitable* ».

[210] D. ANDERSON, « Freedom of the High seas in the modern law of the Sea », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 234. « *The interests of other in their exercise of the same or similar freedoms must be taken into account and not simply ignored* ». Voir ég. J. BASDEVANT, *Dictionnaire de la terminologie de droit international*, éd. Sirey, 1960, p. 91, entrée « *bonne foi* » : « *Esprit de loyauté, de respect du droit, de fidélité aux engagements de la part de celui dont l'action est en cause, absence de dissimulation, de tromperie, de dol dans les relations avec autrui* ». Ég. P. CAHIER, « Changement et continuité du droit international : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 195, 1985, p. 84.

[211] Article 89 de la CNUDM : « *Aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

une zone de non-droit, ce qui est bien entendu faux. Aussi, afin que la haute mer soit un espace subordonné au droit, il est nécessaire de recourir à la loi du pavillon. Sans qu'il soit nécessaire de détailler plus précisément cette règle (qui fera d'ailleurs l'objet de développements à venir[212]), il est opportun de préciser qu'en haute mer, tout navire est tenu de battre un pavillon, et un seul. Les États de rattachement sont quant à eux titulaires d'un monopole pour contrôler l'activité de leurs navires présents sur cet espace. C'est la règle de l'exclusivité, qui apparaît comme un corollaire de la liberté des mers. Toutefois, comme il l'a été exposé précédemment, plusieurs possibilités d'interférer à cette règle ont été introduites, au départ par la coutume internationale pour faire face aux actes de piraterie[213], mais aussi au sein de la CNUDM. C'est ce que prévoit l'article 110 qui recense plusieurs activités pour lesquelles il est possible de déroger à ce monopole pavillonnaire. Parmi celles-ci figurent les actes de piraterie, le transport d'esclaves, les émissions non autorisées, le fait de naviguer sans pavillon ainsi que le refus d'arborer son pavillon. D'autres aménagements à cette règle sont également introduits par la CNUDM, comme c'est le cas par exemple en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants[214]. La manière dont ces exceptions et aménagements sont susceptibles d'être mis en œuvre par les États fera l'objet des développements ultérieurs[215].

45. Des exceptions désignant l'illicéité. Il faut retenir qu'en reconnaissant aux États la possibilité de s'extraire de l'exclusivité pavillonnaire pour pouvoir intervenir dans les eaux internationales contre des navires étrangers suspectés de se livrer à certaines activités identifiées, la Convention consacre implicitement leur illicéité. Ainsi, alors que la licéité des activités accomplies dans cet espace est contenue dans le principe de liberté des mers, l'illicéité s'apprécie quant à elle à l'aune de la faculté d'interférer à la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon. Il faut ajouter que ces différentes exceptions à la loi du pavillon sont susceptibles d'être étendues. La Convention prévoit que les situations dans lesquelles un État est amené à interférer avec l'exclusivité pavillonnaire peuvent être élargies à la suite de la conclusion d'un traité[216]. Toutefois, en dehors de ces cas de figure, il n'est pas possible de s'extraire de cette règle. Par conséquent, l'État qui se livrerait à une action unilatérale contre un navire étranger hors des situations prévues par l'article 110, sans le consentement préalable de l'autorité pavillonnaire ni le support d'un traité, prendrait le risque de voir sa responsabilité

[212] *Cf. infra*, n° 50.
[213] *Cf. supra*, n° 4.
[214] Article 108 de la CNUDM.
[215] *Cf. Infra*, n° 90 et suivants.
[216] Article 110 de la CNUDM : « *Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité* ».

internationale engagée[217]. En définitive, toute activité réalisée dans ces espaces qui justifie une exception, ou un aménagement à un principe aussi fondamental que l'exclusivité de l'État du pavillon, est à considérer comme illicite.

2) L'interprétation de la licéité et de l'illicéité en mer

46. Entre licéité et illicéité. La conception qui vient d'être établie de la licéité et de l'illicéité garde des contours pour le moins sinueux. Ces deux notions renvoient à un ensemble d'activités identifiées, dont le champ peut être potentiellement étendu. Dès lors, comment évaluer la licéité des activités qui se situent dans l'entre-deux ? Celles qui ne justifient pas d'une exception clairement établie à la loi du pavillon, mais qui ne semblent pas pour autant relever des libertés évoquées à l'article 87 ou à l'article 58 de la CNUDM ? Cette question extrêmement délicate s'est posée dès la première affaire qu'a eue à traiter le TIDM, l'affaire *Saiga*. Dans cette espèce, le navire *Saïga* - en charge de l'avitaillement en gazole de navire de pêche - fait l'objet d'un arraisonnement dans la zone économique exclusive de la Guinée au motif que cette activité est considérée comme illicite par les autorités étatiques intervenantes. Plus précisément, l'État riverain évalue l'avitaillement comme constitutif d'une infraction en matière douanière et de contrebande. L'État du pavillon, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, conteste cet arraisonnement. Il soutient que cette activité est licite et relève de la liberté de navigation au sens de l'article 58 de la CNUDM. Deux arrêts ont été rendus par le TIDM. Dans le premier arrêt, les juges de Hambourg prennent le parti d'assimiler l'avitaillement à une activité de pêche pour permettre l'application des dispositions de l'article 73 sur la prompte mainlevée du navire[218]. Dans le second arrêt, le Tribunal se penche sur la licéité de l'arraisonnement du navire, mais pas sur celle de l'activité en elle-même. Il considère que l'arraisonnement du navire n'est pas licite au regard de la Convention, puisque les États côtiers n'ont pas de compétence en matière douanière dans leur zone économique exclusive[219]. L'intervention contre le navire suspect sur cette base est donc perçue comme un

---

[217] *Cf. infra*, n°95.

[218] TIDM, *Affaire Saiga n°1 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), arrêt du 4 décembre 1997, para. 57 : « *On peut soutenir que l'avitaillement est, de par sa nature, une activité accessoire à celle du navire avitaillé* ». Voir ég. N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *AFDI,* vol. 46, 2000, p. 511. Ég. I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the law of the sea, op. cit*., p. 69. Sur la prompte mainlevée, *Cf. infra*, n°325.

[219] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), arrêt du 1er juillet 1999, para. 136 : « *Le Tribunal conclut, de ce fait, qu'en appliquant sa législation douanière à un rayon des douanes qui inclut des parties de la zone économique exclusive, la Guinée a agi d'une manière contraire à la Convention. Il s'ensuit que l'arraisonnement et l'immobilisation du Saiga, ainsi que les mesures prises ensuite par la Guinée, étaient contraires à la Convention* ».

agissement *ultra vires* de l'intervenant. Les juges prennent néanmoins la peine de donner leur position sur la licéité de cette activité en elles même dans plusieurs opinions individuelles jointes à la seconde décision. Le juge Zhao critique fermement cette activité et considère que « *l'avitaillement ne doit pas être considéré comme une activité relevant de la liberté de navigation en haute mer ou comme une activité liée à celle-ci* »[220]. En substance, il conteste donc la licéité de cette activité. Le juge Vukas adopte quant à lui une position littéralement opposée, puisqu'il estime que « *l'avitaillement devrait être considéré comme une utilisation de la mer internationalement licite au sens de l'article 58 paragraphe 1, de la Convention* »[221]. Ainsi, sans pour autant trancher la question de façon définitive, les juges apportent des éléments de réflexion intéressants, qui témoignent de la difficulté à évaluer le caractère licite ou illicite d'une activité menée dans les eaux internationales.

47. Les apports de la jurisprudence internationale. Les réflexions des juges sur cette activité de soutage se sont poursuivies dans l'affaire *Virginia G*. À nouveau dans ce litige, un navire chargé de l'avitaillement de navires de pêche fait l'objet d'un arraisonnement dans la zone économique exclusive par les autorités de l'État côtier. Cette fois-ci, les juges adoptent un raisonnement clair sur la licéité de cette activité. Ils estiment que, compte tenu du fait que l'avitaillement a un lien direct avec la pêche, les États disposent d'une compétence pour réglementer cette activité dans leur zone économique exclusive. Par conséquent, le Tribunal reconnaît ici que les opérations de soutage et d'avitaillement dans la zone économique exclusive ne relèvent pas pleinement de la liberté de navigation. Cette activité est donc susceptible de se voir considérée comme illicite. Une autre affaire portée cette fois-ci devant la Cour permanente d'arbitrage, saisie conformément à l'annexe VII de la CNUDM, permet de pousser plus loin la réflexion. Dans l'affaire *Arctic Sunrise*, un navire militant de l'ONG Greenpeace a fait l'objet d'un arraisonnement dans la zone économique russe par les autorités côtières alors qu'il entendait protester contre le forage pétrolier en mer de Pechora. La sentence rendue par la CPA relève que « *la protestation en mer constitue une utilisation de la mer à des fins internationalement licites liée à l'exercice de la liberté de navigation* »[222]. Par

[220] Opinion individuelle de M. le juge ZHAO, dans l'affaire *« Saiga » n°2,* para. 1, p. 113-115.

[221] Opinion individuelle de M. le juge VUKAS, dans l'affaire *« Saiga » n°2,* para. 17, p. 140-154. Voir ég. D. ANDERSON, «The regulation of fishing and related activities in exclusive economic zones », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 223. Ég. R. LAGONI, « Offshore bunkering in the exclusive economic zone », In T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 615.

[222] CPA, *Affaire de l'Arctic Sunrise (Pays-Bas c. Russie),* n°2014-02, 14 août 2015, para. 227-228, p. 53 : « *Protest at sea is an internationally lawful use of the sea related to the freedom of navigation. The right to protest at sea is necessarily exercised in conjunction with the freedom of navigation».* Voir ég. O. DELFOUR-SAMAMA, «La

conséquent, l'intervention de l'entité côtière à l'encontre de l'Arctic Sunrise n'est pas conforme à la CNUDM[223]. La CPA tient cependant à préciser que si la protestation en mer constitue une utilisation internationalement licite de la mer, elle n'est pas inconditionnelle, et des limites doivent y être apportées[224]. Il faut donc en déduire que lorsqu'une activité n'est pas clairement prohibée à l'échelle internationale, qu'elle ne fait l'objet d'aucune exception au monopole pavillonnaire et ne peut y être rattachée de quelque manière que ce soit, elle peut difficilement être considérée comme illicite.

Paragraphe 2 : Le contrôle de l'activité du navire par l'État du pavillon

48. Le principe de liberté des mers s'exerce à travers la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon à bord de ses navires (A). Ce principe central dispose néanmoins de certaines failles, du fait de l'imprécision de certaines normes internationales (B).

A. Un contrôle exclusif au profit de l'État du pavillon

49. L'État du pavillon exerce un contrôle exclusif sur les navires qui battent son pavillon (1). En vue d'assurer l'effectivité de ce contrôle, la CNUDM fait peser sur lui un certain nombre d'obligations (2).

1) Le privilège pavillonnaire corollaire de la liberté des mers

50. **L'exclusivité de l'État du pavillon**. La règle de l'exclusivité de l'État du pavillon constitue le corollaire de la liberté des mers. Compte tenu du fait que la haute mer n'est soumise à aucune emprise territoriale, le recours au pavillon apparaît comme indispensable

---

place des acteurs privés dans la prévention et le contrôle des atteintes à l'environnement marin», in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, éd. Gomylex, p. 286. Ég. M. C. NOTO, « The Arctic Sunrise arbitration and acts of protest at sea », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2016/2, p. 12

[223] *Ibid.* para. 333, p. 83: «*In light of the foregoing analysis, the Tribunal concludes that the boarding, seizure, and detention of the Arctic Sunrise by the Russian Federation on 19 September 2013 did not comply with the Convention. (…) Given this conclusion, the Tribunal also finds that all law enforcement measures taken by Russia vis-à-vis the Arctic Sunrise subsequent to its unlawful boarding, seizure, and detention of the vessel have no basis in international law*».

[224] *Ibid.* para. 229, p. 54: «*The right to protest is not without its limitations, and when the protest occurs at sea its limitations are defined, inter alia, by the law of the sea. Article 88 of the Convention provides that "[t]he high seas shall be reserved for peaceful purposes" and Article 58(2) makes that applicable to the EEZ. Article 58(3) of the Convention requires that in exercising their rights and performing their duties in the EEZ, states shall have "due regard to the rights and duties of the coastal State and shall comply with the laws and regulations adopted by the coastal State in accordance with this Convention and other rules of international law in so far as they are not incompatible with [Part V of the Convention*]».

pour assurer « *la juridicité de la haute mer* », pour reprendre un habile néologisme de Gidel[225]. Cette interrelation entre liberté et exclusivité se manifeste très clairement dans le célèbre arrêt rendu par la Cour permanente d'arbitrage dans l'affaire dite du « *Lotus* ». La Cour pose le principe selon lequel « *les navires en haute mer ne sont soumis à d'autre autorité qu'à celle de l'État dont ils portent le pavillon* »[226]. Elle ajoute qu'« *en vertu du principe de la liberté de la mer, c'est-à-dire de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer, aucun État ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers* »[227]. Cette règle de l'exclusivité est désormais reconnue tant par le droit coutumier[228] que par la CNUDM[229]. Concrètement, cette règle se manifeste par une non-interférence, ce qui signifie que l'autorité de rattachement est en principe la seule à pouvoir contrôler les activités entreprises à bord des navires battant son pavillon[230]. Il reste que le fondement de cette règle demeure pourtant délicat à déterminer. De nombreux auteurs ont estimé jadis que l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon se rattache à une compétence de nature territoriale, ce qui conduit à concevoir le navire comme un ersatz de « *parcelles détachées et flottantes du territoire de l'État* »[231]. Cette théorie est aujourd'hui délaissée. Elle se présente comme une fiction juridique qui, une fois mise en pratique, aboutit à une aporie[232]. Il semble que ce principe soit davantage animé par des impératifs d'ordre pragmatique et fonctionnel qui fondent le monopole de compétences dont bénéficie l'État du

[225] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T.I, *op.* cit., p. 225 : « *Le caractère de la juridicité de la haute mer est pratiquement une notion indispensable. Le nier serait admettre que l'anarchie pourrait s'étendre légitimement sur les surfaces maritimes* ».

[226] CPIJ, arrêt du 7 septembre 1927, *affaire du Lotus,* Série A, n°10, p. 25.

[227] *Id*., p. 25.

[228] R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p. 17. Voir ég. N. BROWN, « Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters : a practitioner's observations », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 70.

[229] Article 92 de la CNUDM : « *Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer* ».

[230] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law,* Thèse, University of Hamburg, 2006, éd. Springer, 2007, p. 1-3. Voir ég. R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, *op. cit.,* p. 21. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*., p. 28. Ég. M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, *op. cit.,* p. 34

[231] A. RIVIER, *Principes du droit des gens*, éd. Arthur Rousseau, T. I, 1896, p. 141.

[232] J BASDEVANT, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 58, 1936, p. 624. Voir ég. A. PEARCE HIGGINS, « Le régime juridique des navires de commerce », *op. cit.,* p. 12. Eg. M. DENDIAS, « Sur la théorie de la territorialité des navires de commerce », in P. VELLAS, in *Mélange en l'honneur de Gilbert Gidel*, éd. Sirey, 1961, p. 179.

pavillon[233]. Perçue initialement comme un instrument nécessaire à l'équilibre entre les différentes prétentions des grandes puissances maritimes, la loi du pavillon joue désormais un rôle libéral, essentiel au transport maritime qui peut être exercé sans interférence extérieure d'autres États[234].

51. La place prépondérante de l'État du pavillon. La CNUDM expose la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en son article 92, lequel indique que « *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans cas exceptionnels (…) à sa juridiction exclusive en haute mer* ». L'expression « *juridiction exclusive* » signifie que les États sont titulaires d'un monopole pour exercer leur compétence à bord des navires battant leur pavillon et voguant dans les espaces maritimes internationaux. Toutefois, la nature de cette compétence reste sujette à discussions, certains auteurs la limitant à la compétence d'exécution[235], d'autres qualifiant cette compétence à la fois de normative et d'exécution[236]. Une nuance doit s'opérer ici. Un État tiers peut, en vertu du principe de personnalité passive, exercer sa compétence normative à l'endroit d'un individu qui s'est rendu coupable d'un acte criminel perpétré en haute mer si cet acte touche l'un de ses ressortissants. Cependant, cet État ne peut exercer sa compétence d'exécution et prendre des mesures coercitives à l'encontre du navire en question sans le consentement préalable de l'État du pavillon, exception faite des actes de piraterie maritime[237]. Dans cette optique, le rôle de l'autorité pavillonnaire est essentiel, car il est au premier plan dans le contrôle de l'activité des navires qui battent son

---

[233] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T.1, *op. cit.,* p. 407. Voir ég. J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 329. Voir ég. LUCCHINI & VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *op. cit.,* p. 118.

[234] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit*., p. 9.

[235] K. N. TRAPP, « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit.,* p. 68 « *Cette «juridiction exclusive » réfère uniquement à la compétence d'exécution, vue qu'une compétence législative parallèle n'est pas à exclure en la forme du droit de l'État de nationalité à criminaliser les comportements de ses ressortissants, même en haute mer à bord des navires battant pavillon étranger. Selon l'article 58, paragraphe 2, de la CNUDM, la juridiction exclusive de l'État pavillonnaire s'applique également à la ZEE, sauf quand il en est prévu différemment dans la partie V de la CNUDM* ».

[236] R. O'KEEFE, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 14 : «*As a general rule, customary law, as codified in article 92(1) (…) the state whose a lag a ship is entitled to fly – exclusive jurisdiction, both to prescribe and enforce, over ships on the high seas*». Voir ég. J. N. M. SCHECHINGER, «Reponsability for human rights violations arising from the use of privately contracted armed security personnel against piracy: re-emphasizing the primary role and obligations of flag state», in C. RYNGAERT, E. J. MOLENAAR & S. M. H. NOUWEN, *What's wrong with international law? Liber Amicorum A. H. A. Soons*, éd. Brill Nijhoff, 2015 p. 39 : « *The exclusive jurisdiction of a flag state on the high seas includes prescriptive, enforcement and adjudicatory jurisdiction*».

[237] R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », in C. H. SCHOFIELD, S. LEE & M. S. KWON, *The limits of maritime jurisdiction*, Colloque de Wollongong, 2011, éd. Brill Nijhoff, 2013, p. 350.

étendard. En raison de ce poids qui pèse sur l'État de rattachement, l'octroi du pavillon doit être régi pour partie par des normes internationales.

2) Les obligations de l'État du pavillon

52. **Un lien de rattachement**. En raison de la fonction primordiale de l'État du pavillon sur lequel repose la juridicité de la haute mer, les conditions de rattachement du navire à l'État s'avèrent d'une importance décisive. La CNUDM apporte certaines précisions relatives aux conditions d'attribution par un État de son *vexillum* à un navire. L'article 91 spécifie que « *chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires* ». L'attribution de la nationalité étant constitutive d'un acte de souveraineté, l'État bénéficie à ce titre d'une marge de manœuvre étendue pour en fixer les critères et conditions[238]. Pour autant, bien que l'État de rattachement dispose d'une certaine latitude, la CNUDM fixe des exigences minimales qui doivent être respectées. En effet, l'article 91 impose qu'un « *lien substantiel* » existe entre l'État et le navire qui souhaite battre son pavillon. La Convention pose donc une règle pour s'assurer de « *la qualité et (...) la réalité de la juridiction et du contrôle exercé par l'État du pavillon* »[239]. Outre cette préséance assurée par l'État pavillonnaire dans l'octroi du pavillon, ce lien de rattachement doit en sus être exclusif et continu. Un navire ne peut arborer différents pavillons au cours d'une même traversée. Au cas où un changement serait opéré, le navire en question perdrait le lien de rattachement qu'il prétend posséder et se verrait alors considéré comme n'arborant aucun pavillon, ce qui constituerait un usage illicite de la haute mer[240].

53. **Un contrôle des navires**. L'attribution du pavillon à un navire ne se complait guère des seules conditions fixées à l'article 91, mais comporte également un ensemble d'obligations correspondantes. Le professeur Bonassies indique justement à cet égard que « *le pavillon n'est donc plus seulement l'expression de la souveraineté d'un État. Il manifeste aussi la volonté de cet État de prendre en charge la responsabilité du navire qu'il lance sur*

[238] D. GIULIO, « Principes du droit international privé maritime », *RCADI*, vol. 51, 1935, p. 424. Voir ég. M. KAMTO, « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, *Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, éd. Pedone, 2003, p. 346.

[239] L. LUCCHINI, « Rapport général introductif », in INDEMER, *Le pavillon - Colloque international*, Colloque de Paris, éd. Pedone, 2008, p. 11.

[240] E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *op. cit.*, p. 203. Voir ég. D. CARON, « Ships, nationality and status », *EPIL*, vol. IV, 1989, p. 293. L'auteur affirme que « *statelessness is not an internationally unlawful condition* ».

les mers »[241]. La CNUDM intègre donc en son article 94 différentes obligations incombant aux États pavillonnaires. Cet article indique que l'État de rattachement est tenu d'exercer « *effectivement sa juridiction* ». L'évocation de l'effectivité au sein d'une norme juridique internationale est pour le moins surprenante[242], mais ce terme semble ici avoir pour objectif d'insister sur le caractère obligatoire des charges qui pèsent sur l'État du pavillon. Au demeurant, un ensemble de prescriptions est listé, notamment l'obligation faite à l'État du pavillon de maîtriser certains domaines clés, que ce soit en matière administrative, technique ou sociale. En outre, il est chargé de contrôler la construction, l'équipement, la navigabilité du navire, et de prendre toute autre mesure susceptible de renforcer la sécurité à bord de l'embarcation. Cependant, ce contrôle ne doit pas être perçu comme étant laissé à la seule discrétion souveraine de l'État du pavillon, car l'article 94 § 5 précise que « *chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées* ». En d'autres termes, il se doit de respecter les prescriptions de l'OMI en la matière. Aussi, bien que l'État de rattachement dispose d'une marge de manœuvre relativement importante en ce qui concerne l'octroi du pavillon ainsi que de façon générale dans le contrôle de ses navires, il doit en toute hypothèse respecter les standards internationaux fixés par les organisations internationales compétentes[243]. Par ailleurs, lorsqu'un État juge qu'un navire étranger ne fait pas l'objet d'un contrôle suffisant, il peut saisir l'autorité pavillonnaire afin que celle-ci enquête sur les manquements de l'embarcation soupçonnée. Ce dernier est tenu de prendre « *les mesures nécessaires pour remédier à la situation* ». Il est donc manifeste que moult obligations pèsent sur l'État du pavillon. Toutefois, il existe des différences tangibles entre l'esprit de la règle et sa mise en œuvre.

B. La relativité de l'exigence de lien substantiel

54. La règle de l'exclusivité de l'État du pavillon constitue un pilier central du droit de la mer, qui s'avère affaibli dans sa mise en œuvre en raison de l'imprécision de la notion de

[241] P. BONASSIES, « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », *RCADI*, vol. 128, 1969, p. 588.
[242] F. COUVEINHES-MATSUMOTO, *L'effectivité en droit international*, Thèse, 2011, Université Paris II, éd. Bruylant, 2014, p. 30-31 : « *L'évolution de l'emploi de la notion d'effectivité dans le domaine du droit international est comparable : on est en effet passé, à partir de 1945 et de manière accélérée à partir des années 1980, d'un terme désignant approximativement le pouvoir étatique ou le poids des faits, à un terme principalement employé pour décrire un objectif de réalisation du droit international jugé nécessaire et/ou souhaitable en lui-même* ». Voir ég. Y. LEROY, « La notion d'effectivité du droit », *Droit et société*, n°79, 2011/2, p. 715.
[243] J. N. K. MANSELL, *Flag state responsibility : historical development and contemporary issues*, Thèse, University of Wollongong, 2007, éd. Springer Science, 2009, p. 66.

« *lien substantiel* » censée constituer la base de la relation entre le pavillon et le navire (1). Cela conduit à une recrudescence du phénomène de complaisance (2).

1) Une exigence détachée des obligations de l'État du pavillon

55. Une exigence séparée des obligations. La gouvernance de la haute mer repose sur une mise en œuvre pertinente des règles juridiques internationales de la part des États. Le pavillon vise à assurer une fonction « *d'ordre et d'unité en mer* »[244]. Néanmoins, l'effectivité de cette règle est compromise par son imprécision, et ce nonobstant les obligations qui incombent à l'État pavillonnaire définies par la CNUDM. Le cœur du problème repose sur l'interprétation faite du lien substantiel. À première vue, cette exigence apparaît, compte tenu de sa tournure impérative (« *il doit exister* »), comme une injonction faite aux États de disposer d'une attache réelle avec le navire qui prétend battre son pavillon. Cette assertion est corroborée par les travaux de la commission de droit international, laquelle précisait en 1956 que « *l'octroi du pavillon à un navire ne saurait avoir le caractère d'une simple formalité administrative* » et ajoute subséquemment que « *la juridiction de l'État sur les navires, et le contrôle qu'il devra exercer (...) ne peuvent en effet être réels que s'il existe en fait entre l'État et le navire d'autres liens que la seule immatriculation* »[245]. En ce sens, l'existence d'un lien substantiel s'apparente à une obligation semblable à celles annoncées à l'article 94, formant en somme les deux versants d'une exigence commune de contrôle des navires par l'État du pavillon[246]. La Convention sur la haute mer de 1958 semble suivre cette voie puisqu'elle traite des questions relatives à l'attribution de la nationalité du navire et de celles afférentes aux obligations qui pèsent sur l'autorité pavillonnaire dans un seul et même article[247]. En ce sens, le lien substantiel peut être perçu comme un préalable à l'octroi de la nationalité. Toutefois, la CNUDM est construite différemment. Elle dissocie de façon apparente les obligations de l'État du pavillon figurant dans l'article 94 des questions relatives à la nationalité du navire de l'article 91. Dans ces conditions, l'exigence d'un lien substantiel

---

[244] L. LUCCHINI, « Rapport introductif général », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, Colloque de Paris, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 8.

[245] Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 29, doc. A/CN.4/23, p. 279.

[246] B. A. BOCZEK, *Flags of convenience – an international legal study*, éd. HUP, 1962, p. 275. Voir ég. T. ZWINGE, « Duties of flag states to implement and enforce international standards and regulations – and measures to counter their failure to do so », *JIBL*, vol. 10, issue 2, 2011, p. 319.

[247] Article 5 de la Convention sur la haute mer de 1958 : « *Chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire; l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.* ».

n'apparaît pas comme une obligation qui pèse sur les États, ni comme un préalable à l'immatriculation.

56. Un lien substantiel sans contenu. L'inclination prise par la CNUDM paraît trahir les intentions de la CDI précitées. La condition du lien substantiel n'apparaissant plus au titre des obligations, elle n'est alors qu'une « *expression vague et imprécise de l'exigence de l'effectivité du rattachement, dont l'emploi au niveau des conditions d'immatriculation n'est pas opportun, puisque le lien substantiel ne peut se concrétiser que lorsqu'il est associé à l'exercice effectif de la juridiction et du contrôle de la part de l'État du pavillon* »[248]. En cela, la condition du lien substantiel est assimilable à une prophétie autoréalisatrice. Elle cherche à insister sur les obligations de l'État du pavillon, mais semble dépourvue d'effets contraignants pour les États qui en sont les destinataires[249]. La jurisprudence du TIDM est venue confirmer cela à plusieurs reprises. Dans l'affaire *Saiga II*, une exception d'irrecevabilité est soulevée par l'un des litigants à propos du lien qui unit le navire et son État de rattachement[250]. Selon cette partie, l'autorité pavillonnaire ne peut se prévaloir d'une violation de ses droits de navigation puisqu'il ne dispose d'aucun lien substantiel avec le navire impliqué dans cette affaire. Après une analyse poussée des dispositions conventionnelles en vigueur, le Tribunal parvient à la conclusion que « *le but des dispositions de la convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les États du pavillon de leurs obligations, et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres États pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un État du pavillon*»[251]. Autrement dit, le Tribunal confirme qu'un État n'a pas besoin de disposer d'un lien substantiel préalable avec un navire pour lui octroyer sa

[248] N. ALOUPI, *Le rattachement des engins à l'État en droit international public (navires, aéronefs, objets spatiaux)*, Thèse, Université Paris II, 2011, p. 147. L'auteur poursuit : « *La manifestation de ce principe se situe donc au niveau des obligations juridiques, c'est à dire des conséquences de l'immatriculation, et non au niveau des conditions de celle-ci. Mais dans ce cas, l'exigence d'un lien substantiel devient redondante, dès lors que les obligations de l'État du pavillon découlent directement du rattachement, que celui-ci soit fondé sur un lien soi-disant effectif ou sur un lien purement administratif* ».

[249] J. P. COT, « Conclusions générales », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, Colloque de Paris, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 237 : « *Le lien substantiel se réduit désormais à une exhortation adressée à l'État du pavillon de bien se conduire*». Voir ég. A. G. OUDE ELFERINK, « The genuine link concept : time for a post mortem? », in I. F. DEKKER & H. H. G. POST, *On the foundations and sources of international law*, *Tribute to professor Herman Meijers*, éd. Cambridge University Press, 2003, p. 54-55 : « *There are a number of arguments which explain this limited role of the genuine link concepT. Probably most importantly, it is not necessary to frame the obligation of effective jurisdiction and control by the flag state by reference to the genuine link concept* ».

[250] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), affaire n°2, arrêt du 1er juillet 1999 (Saiga n°2), para. 75.

[251] *Ibid.* para. 83.

nationalité[252]. En sus, le Tribunal relève que l'absence d'un tel lien ne saurait être invoquée par un État pour contester l'immatriculation d'un navire[253]. Cette position s'est vue confirmée par la décision rendue dans l'affaire *Virginia G*. Le Tribunal indique que la disposition de la CNUDM relative au lien substantiel « *ne devrait pas être interprétée comme établissant des conditions préalables ou des conditions auxquelles serait subordonné l'exercice par l'État du pavillon du droit d'attribuer sa nationalité aux navires* »[254]. Il ajoute par la suite que « *l'État du pavillon est tenu, aux termes de l'article 94 de la Convention, d'exercer sa juridiction et son contrôle effectifs sur ce navire afin de s'assurer qu'il est exploité en conformité avec les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. C'est ce que veut dire « lien substantiel* »[255]. Il confirme ici que le lien substantiel ne se situe pas en amont de l'octroi de la nationalité, mais plutôt en aval. Ce lien se présente alors plus comme une conséquence de l'attribution de la nationalité et non comme un préalable[256].

2) Le phénomène de complaisance

57. Le phénomène de complaisance. Bien ancrée dans le monde maritime actuel, la complaisance n'est pourtant pas un phénomène nouveau[257]. Cependant, son ampleur contemporaine témoigne de la difficulté à parvenir à une mise en application effective de l'exercice de la juridiction exclusive de l'État du pavillon. Ce phénomène procède entre autres de l'absence d'effectivité de la règle du lien substantiel dans l'encadrement de l'octroi de la nationalité. Toutefois, l'État pavillonnaire n'est pas le seul responsable, car les enjeux relatifs à la nationalité s'articulent autour d'une « *relation triangulaire* »[258] entre États, navires et armateurs. Ces derniers disposent également d'une liberté, celle de choisir l'État dans lequel

[252] N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », *op. cit*., p. 227. Voir ég. I. CORBIER, « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, T. XXVI, 2008, p. 287.

[253] D. ATTARD & P. MALLIA, « The high seas », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 254 : , «*It did not admit of a denial of recognition on the basis of the lack of such genuine link*».

[254] TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* Affaire n°19, arrêt du 4 avril 2014, para. 110.

[255] *Ibid.* para. 113.

[256] N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », *op. cit*., p. 228 : « *En somme, un navire a la nationalité de l'État de son pavillon s'il a été immatriculé selon les conditions prévues librement par le droit interne de l'État en question. Le célèbre lien substantiel n'est exigé par le droit international ni pour l'attribution d'un pavillon à un navire, ni pour l'opposabilité de cette nationalité vis-à-vis des États tiers* ». Voir ég. Y. TANAKA, *The international law of the Sea*, *op. cit.,* p. 164.

[257] H. MEYERS, *The nationality of ship*, éd. Springer, 1967, p. 8. Voir ég. S. M CARBONE, « Conflits de lois en droit maritime », *RCADI*, vol. 340, 2010, p. 239-240.

[258] I. CORBIER, « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *op. cit.*, p. 281.

ils souhaitent que leur navire batte pavillon[259]. Ces libertés entrecroisées, mises en exergue dans un contexte de mondialisation et entretenues par des intérêts économiques omniprésents, ont favorisé la multiplication des pavillons de complaisance. Ces derniers se définissent comme « *tout pays autorisant l'immatriculation de navires, contrôlés ou possédés par l'étranger, pour des raisons de convenance et d'opportunité pour les personnes qui enregistrent le navire* »[260]. Ces convenances peuvent porter sur différents domaines, notamment fiscaux, administratifs, ou de droit social des gens de mer[261]. Le rôle de l'État du pavillon est donc modifié en substance. Il apparaît comme un moyen de retranchement d'acteurs privés qui souhaitent se soustraire à l'application scrupuleuse des normes de droit international.

58. Les conséquences de la complaisance. La persistance du phénomène de complaisance a pour conséquence de nuire à la juridicité de la haute mer de façon générale, et de façon spécifique d'affaiblir l'action menée à l'échelle internationale contre les activités illicites qui sévissent en mer. Compte tenu de l'absence de police internationale des mers, chaque État est chargé d'assurer une partie de ce contrôle à destination des navires qui lui sont rattachés. C'est ce que Kopelmanas analyse comme « *une nouvelle forme de dédoublement fonctionnel basé sur une compétence normale de l'État* »[262]. Pourtant, la complaisance met en péril la pertinence de la règle d'exclusivité. Du fait de cette concurrence accrue opérée entre États vers un moins-disant normatif, le contrôle étatique tend inéluctablement vers un nivellement par le bas[263]. L'incidence néfaste de ces pavillons de libre immatriculation sur

---

[259] F. VALLAT, « pavillon et entreprises », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, Colloque de Paris, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 77.

[260] B. A. BOCZEK, *Flags of convenience – an international legal study*, *op. cit.,* p. 2 : « *the flag of any country allowing the registration of foreign-owned and foreign controlled vessels under conditions which, for whatever reasons are convenient and apportune for the persons who are registering the vessels ».* Voir ég. H. SLIM, « les pavillons de complaisance », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, Colloque de Paris, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 93 : « *un pavillon de complaisance est un pays qui permet à des bateaux dont le propriétaire est étranger de se placer sous leur juridiction, les armateurs choisissant ce pavillon pour son caractère peu contraignant* ».

[261] P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port – ou la déliquescence du pavillon? », in Université de Nantes, *La norme, la ville, la mer – écrit de Nantes pour le doyen Prats*, éd. Maison des sciences de l'homme, 2000, p. 267.

[262] L. KOPELMANAS, « Le contrôle international », *RCADI*, vol. 77, 1950, p. 75. L'auteur explique que : « *Dans un monde idéal, la police en haute mer aurait dû être exercée par la communauté internationale. Mais comme le droit positif est encore loin de cette situation idéale, il faut qu'un pouvoir quelconque se substitue à la communauté internationale défaillante. C'est là que se produit le phénomène du dédoublement fonctionnel, chaque État s'arrogeant le droit d'exercer le contrôle à l'égard des navires battant son pavillon* ».

[263] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 15 : « *The practice of flags of convenience, or open registries, enables commercial operators to register their vessels with whichever state offers the most attractive financial conditions and this economic competition tends to promote poor*

l'exercice des compétences de contrôle en haute mer est par ailleurs manifeste. De façon factuelle, les conséquences de la complaisance se ressentent particulièrement en ce qui concerne les atteintes environnementales, car nombre de ces navires sont suspectés de violer les réglementations internationales relatives à la pollution[264]. Comme le relève opportunément Françoise Odier, « *la liberté de circulation des navires et les divisions de la mer au sein desquelles elle se développe ont pour corollaire la police exercée par la loi du pavillon. Dès lors que de nombreux pavillons sont défaillants en matière de contrôle, la liberté des uns devient un risque pour les autres et il convient de s'en prémunir* »[265]. Ce constat est transposable aux autres menaces à la sûreté maritime, comme par exemple les trafics illicites par mer[266], ou les actes en lien avec le terrorisme maritime[267]. En peu de mots, la flaccidité du contrôle pavillonnaire engendre un sentiment d'impunité, qui exacerbe le phénomène criminel et délictueux. Il s'en infère que les pavillons de complaisance n'ont pas qu'un impact négatif sur le plan économique pour les États scrupuleux juridiquement. Pour que la mer reste sûre pour tous, il faut qu'il y ait une forme de contrôle sur les navires. C'est ce qui est mis en péril par la persistance du phénomène de complaisance. Aussi, la règle de l'exclusivité, aussi indispensable soit-elle, doit nécessairement faire l'objet d'aménagements, afin de doter les États tiers de prérogatives pour lutter contre certains comportements néfastes présents en mer. S'ancrer dans une posture trop dogmatique et prêcher en faveur d'un monopole absolu et inconditionnel de l'État du pavillon rendrait impossible le déroulement de toute action effective contre les activités illicites en mer. Si ce dernier n'est pas enclin à agir, nul ne le pourra en haute mer. C'est pourquoi l'introduction de dérogations et d'aménagements à l'exclusivité pavillonnaire est non seulement importante, mais aussi indispensable.

---

enforcement of international standards in what may be seen as an unfortunate 'race to the bottom' ». Voir ég. N. KLEIN, « Maritime space », in J. SPERLING, *Handbook of governance and security*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, p. 389.

[264] E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, *op. cit.,* p. 31. Voir ég. T. SHAUGHNESSY & E. TOBI, « Flag of inconvenience : freedom and insecurity on the High Sea », *U. PA. J. INT'L L.*, vol. V., 2006-2007, p. 18.

[265] F. ODIER, « Les sanctions pénales moyen de lutte contre la pollution ou instrument d'évolution du droit de la mer – à propos de la loi française du 10 mars 2004», *ADMer*, T. 8, 2003, p. 326.

[266] C. LISS, *Oceans of crime : maritime piracy and transnational security in southeast Asia and Bangladesh*, Thèse, Murdoch University, 2008, éd. Institute of southeast Asian studies, 2011, p. 159.

[267] A. J. MARCOPOULOS, « Flags of terror : an argument for rethinking maritime security regarding flags of convenience », *TMLJ*, vol. 32, 2007-2008, p. 278.

59. **Conclusion du Chapitre**. La licéité d'une activité est à apprécier au sens de la CNUDM en rapport avec les droits d'utilisation de l'espace. Ces droits, qui se manifestent au travers du principe de liberté des mers, sont essentiels. Ils restreignent tout dessein phagocytaire ainsi que toute tentative d'appropriation de la part des États sur les espaces maritimes. En ce sens, la liberté des mers s'apparente en quelque sorte au patrimoine génétique du droit de la mer : elle est au cœur de la CNUDM et se décèle dans tous les espaces maritimes. Ce principe se manifeste *de jure* sous plusieurs formes (passage inoffensif, en transit, liberté de la haute mer) qui se présentent comme autant de résurgences ataviques. La perception de la licéité d'une activité réalisée en mer est donc susceptible de fluctuer en fonction de l'espace dans lequel se situe le navire. Dans les eaux territoriales, l'emprise de l'État côtier est contrebalancée par la reconnaissance d'un droit de passage. Dans cet espace, une activité est donc à considérer comme illicite lorsqu'elle est constitutive d'un passage non-inoffensif. Dans les eaux internationales, dans lesquelles cette liberté s'affirme avec davantage de force, le contrôle des activités menées en mer s'accomplit par l'intermédiaire de l'État du pavillon qui dispose d'une juridiction exclusive sur ses navires. Dans ce cadre, une activité est à apprécier comme illicite lorsqu'elle justifie une quelconque interférence à cette règle fondamentale. Pour se confronter à ces activités, la CNUDM reconnaît aux États un ensemble de prérogatives variées.

Chapitre 2 – Les prérogatives étatiques de lutte contre les activités illicites en mer

60. La Convention reconnaît aux États la possibilité d'interférer à la compétence exclusive de l'État du pavillon lorsqu'un navire exerce ou est suspecté d'exercer une activité considérée comme illicite au sens du droit la mer. Néanmoins, ces interférences ne constituent en rien un ensemble uniforme. L'étendue de la capacité de l'État intervenant à exercer un contrôle est susceptible de varier en fonction de l'activité illicite appréhendée ainsi que de l'espace dans lequel cet acte est réalisé. Aussi, bien qu'encadré par le droit de passage, l'État côtier possède des prérogatives larges pour se prémunir contre la commission d'actes illicites dans les eaux territoriales (**Section 1**). Dans les espaces internationaux, les États bénéficient de plusieurs droits d'intervention ciblés pour s'extirper du monopole pavillonnaire afin d'intervenir contre certaines activités identifiées (**Section 2**).

Section 1 – Les prérogatives côtières contre les activités illicites

61. Le régime des eaux territoriales est le fruit d'un équilibre entre, d'un côté, les intérêts propres à chaque État côtier, et, de l'autre, ceux de la communauté internationale qui s'expriment au travers du droit de passage inoffensif. L'autorité riveraine dispose d'une capacité à entreprendre différentes mesures coercitives à l'encontre des navires étrangers présents dans cet espace (**Paragraphe 1**). Cette capacité à s'interposer contre certaines activités illicites est susceptible d'être continuée au-delà des eaux sous souveraineté par l'exercice d'un droit de poursuite (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Des prérogatives étendues

62. L'État côtier peut mettre en œuvre un droit de protection pour se prémunir contre tout acte illicite commis à proximité de ses côtes (A). Il peut mettre en œuvre d'autres mesures à l'encontre les navires étrangers pouvant s'étendre jusqu'au-delà de sa mer territoriale dans certaines situations identifiées (B).

A. Le droit de protection de l'État côtier

63. Le droit de protection de l'État côtier est susceptible de se manifester sous plusieurs formes (1). L'étendue des mesures que peut prendre l'entité riveraine sur la base de cette prérogative n'est cependant pas clairement identifiée, ce qui rend son appréhension complexe (2).

1) Une protection contre le passage non-inoffensif

64. **Contenu du droit de protection**. Le droit de protection est représentatif de l'émulation entre des intérêts parfois perçus comme contradictoires qui se jouent au sein de la CNUDM. D'un côté, il est évident qu'en vue de se défendre contre les menaces potentielles susceptibles de toucher son territoire, l'État côtier doit nécessairement pouvoir initier des mesures coercitives à l'encontre des navires qui enfreindraient la règle de passage inoffensif. De l'autre, il faut que son action intègre les intérêts communs des États, incarnés par les droits de navigation. C'est d'ailleurs ce que met en lumière l'article 24 de la CNUDM, selon lequel « *l'État côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors de cas prévus par la Convention* ». En ce sens, l'exercice de ce droit de protection se manifeste comme une tentative de conciliation de ces deux intérêts concurrents[268]. Dans son contenu, le droit de protection est mentionné par l'article 25 de la CNUDM. Cet article prévoit un panel de mesures échelonnées, dans le sens où l'étendue des mesures prises par l'autorité côtière est susceptible de gagner en intensité à mesure que le péril auquel il s'expose est important. De façon plus précise, le droit de protection peut être présenté comme un triptyque de mesures. Tout d'abord, l'État côtier peut prendre « *les mesures nécessaires* » pour empêcher le passage d'un navire qui ne serait pas inoffensif. D'autre part, il peut entreprendre des mesures préventives pour anticiper l'arrivée de certains navires dans ses ports. Enfin, il peut également suspendre le passage dans sa mer territoriale. L'État riverain n'est donc pas démuni pour faire face aux actes illicites perpétrés dans les eaux proches de son territoire terrestre. Il dispose d'un éventail de mesures diversifiées qui peuvent avoir un impact plus ou moins important sur l'exercice des droits de navigation.

65. **La suspension du passage**. Atteinte la plus remarquable à la navigation des États tiers dans la mer territoriale, la suspension du passage est fondée sur l'imminence d'une menace susceptible de toucher le territoire terrestre ou un port. Toutefois, cette prérogative importante

[268] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 74.

accordée à l'État côtier s'est vue accompagnée d'un encadrement pour le moins minutieux. La CNUDM met en évidence, en son article 25 § 3, que le recours à cette suspension par l'autorité riveraine doit être « *indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes* ». Cet exemple circonstancié tend à démontrer que la nature de la suspension doit se fonder sur des impératifs cardinaux pour l'État côtier, et en l'occurrence ici, militaires. Toute suspension doit être fondée sur une motivation légitime, sur la présence d'un péril majeur potentiel et circonstancié. Il est donc possible que lorsqu'une autorité riveraine reçoit des informations sur l'imminence d'une attaque terroriste au sein de sa mer territoriale ou à destination d'un de ses ports, la suspension peut être légitime. A contrario, certains auteurs estiment qu'une menace du type atteinte environnementale pourrait difficilement justifier une telle mesure[269]. De surcroît, le déploiement de cette compétence demeure scrupuleusement encadré par le droit international, tant sur le plan temporel que géographique. D'une part, l'article 25 § 3 de la CNUDM précise que cette suspension doit être temporaire. Cette exigence n'est pas définie plus amplement, mais il semble qu'une suspension peut s'étendre sur quelques jours, voire sur quelques semaines en demeurant licite[270]. À titre d'exemple, la suspension du passage par la France autour des atolls de Mururoa en 1995[271] pendant une période d'une dizaine de mois ne paraît pas répondre de façon suffisante à l'encadrement instauré par le droit international[272]. D'autre part, cette suspension ne doit porter que sur « *des zones déterminées* ». Elle ne peut englober l'ensemble de la mer territoriale. Par exemple, la suspension du passage par l'Iran en 1987[273] a été réalisée sans délimitation préalable. Cette cessation de toute possibilité de naviguer dans les

[269] K. HAKAPÄÄ & E. J. MOLENAAR, « Innocent passage – past and present », *op. cit.,* p. 133. C'est le cas également du trafic illicite de migrants, voir : A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, éd. Cambridge University Press, 2014, p. 237. « *It is unlikely that coastal states would invoke the right to suspend innocent passage in order to prevent migrant smuggling*. ».

[270] K. HAKAPÄÄ & E. J. MOLENAAR, « Innocent passage – past and present », *op. cit.,* p. 134.

[271] Arrêté 707 du 23 juin 1995, Journal officiel de Polynésie française, 29 juin 1995. Voir ég. M. GUILLAUME, « Les contentieux liés à la reprise des essais nucléaires français », *AFDI*, vol. 42, 1996, p. 894 : « *Le 13 juin 1995, le Président de la République a annoncé sa décision de procéder à une ultime série d'essais nucléaires. Pour permettre l'exécution de cette décision, le haut-commissaire de la République française en Polynésie française, par arrêté 707 du 23 juin 1995, a, jusqu'au 31 mai 1996, suspendu l'exercice du droit de passage inoffensif et interdit la navigation des navires français et étrangers dans les eaux territoriales bordant les atolls de Mururoa et Fangataufa. Par ailleurs, était alors également interdit, autour des atolls, l'accès à la zone protégée de défense nationale définie par l'arrêté du 1er août 1980 de l'autorité militaire*. ». Voir ég. J. P. QUÉNEUDEC, « Chronique du droit de la mer. La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales française », *AFDI*, vol. 31, 1985, p. 783.

[272] D. R. ROTHWELL, « Innocent passage in the territorial sea : The UNCLOS regime and Asia pacific state practice », *op. cit.,* p. 89.

[273] A. BARDIN, « Coastal state's jurisdiction over foreign vessels », *Pace Int'l L. Rev*., vol. 14, 2002, p. 37. Voir ég. J. P. PANCRACIO, *Droit des espaces. Air, mer, fleuves, terre, cosmos*, *op. cit*., p. 71.

eaux iraniennes a été vivement critiquée et ne semble pas licite au regard des exigences posées par l'article 25§ 3. Dernière précision non négligeable, cette suspension ne doit pas viser à discriminer spécifiquement certains navires étrangers. Une entité côtière ne peut donc suspendre le passage pour nuire intentionnellement à un État voisin hostile ou pour chercher à porter préjudice à un pavillon en particulier. Dans tous les cas, force est de constater que l'article 25 § 3 constitue une arme majeure à disposition des États côtiers pour se prémunir contre certaines activités menaçantes[274]. Néanmoins, cette possibilité de suspendre le passage fait l'objet d'un encadrement consciencieux par la CNUDM.

2) Un droit de protection sujet à interprétation

66. L'étendue des mesures coercitives. L'article 25 § 1 octroie à l'État côtier la possibilité de mettre en œuvre sa compétence d'exécution à l'encontre des navires étrangers dont le passage ne serait pas inoffensif. Ainsi, l'autorité riveraine est susceptible de s'employer contre un navire présent dans sa mer territoriale en cas d'atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité comme il l'a été précédemment évoqué[275].Toutefois, la nature de ces mesures ainsi que le degré d'emploi de la force ne sont pas précisés par la Convention. Ce défaut de clarté conduit à ce que ces mesures demeurent largement soumises à l'interprétation des États. La doctrine s'est donc efforcée de délimiter l'étendue de la compétence dont bénéficie l'État côtier pour intervenir contre les navires qui se livreraient à une activité constitutive d'un passage non-inoffensif. D'après le professeur Shearer, le contenu de ces « *mesures nécessaires* » doit s'établir en se rapportant à la nature des faits incriminés[276]. En d'autres termes, le contenu de l'intervention doit être apprécié proportionnellement à l'acte visé. Par conséquent, le degré de coercivité des mesures susceptibles d'être prises à l'encontre des navires étrangers augmente graduellement en intensité à mesure que la menace gagne en

[274] W. RIPHAGEN, « Le droit de passage inoffensif après la IIIème Convention », in SFDI, *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, éd. Pedone, 1984, p. 192 : « *En effet, le moyen le plus efficace pour prévenir que quelqu'un fasse quelque chose d'illicite dans un espace déterminé, c'est de lui interdire l'accès !* »

[275] *Cf. supra*, n°22.

[276] I. A. SHEARER, « Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels », *op. cit.,* p. 325 : « *It is enough to postulate that the coastal State may use any necessary force, proportionate to the circumstances, to require a delinquent vessel to leave its territorial sea*. ». Le professeur Lowe partage cette idée de proportionnalité en précisant qu'il s'agit : A. V. LOWE, « National security and the law of the sea », in Institute of International Public Law and International relations of Thessaloniki, *The law of the Sea with Emphasis on the mediterranean issues*, éd. Thesaurus Acroasium vol. 17, 1991, p. 161 : « *a degree of force proportionate to the threat which the continuing presence of the ship represents* ». Ég. E. CANNIZZARO, «Pouvoirs discrétionnaires des États et proportionnalité dans le droit de la mer», *RGDIP*, vol. 106(2), 2002, p. 244-255.

tangibilité. La mesure la moins contraignante réalisable par l'État riverain consiste à effectuer une simple demande d'informations au navire suspect sur les raisons de sa présence dans les eaux territoriales. Lorsqu'il constate que l'activité menée dans les eaux territoriales est contraire aux règles relatives au passage, le navire d'État intervenant peut procéder à une inspection, détenir les membres de son bord. Enfin, il peut également exiger que le navire soupçonné soit expulsé des eaux territoriales[277]. Dans le même sens, d'autres auteurs discernent quatre types de mesures réalisables sur la base de l'article 25 § 1, à savoir intimer le navire de cesser son activité, lui demander de quitter la mer territoriale, l'aborder, et l'exclure *manu militari* de la mer territoriale[278]. L'État côtier dispose donc d'une latitude importante dans l'appréciation du degré de contrainte des mesures qu'il peut prendre à l'encontre d'un navire qui s'adonne à une activité illicite dans ses eaux territoriales, mais ces mesures doivent être entreprises de façon réfléchie et pondérée.

67. L'interprétation des mesures préventives. L'article 25 § 2 suit la même approche que la disposition qui le précède. Il reconnaît à l'État côtier la faculté d'entreprendre des « *mesures nécessaires* », mais cette fois-ci à titre préventif. Cette possibilité d'agir de façon proactive à l'encontre d'un navire est cependant subordonnée à un critère de destination. En effet, l'article 25 § 2 vise exclusivement les « *navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux* ». En pratique, cela signifie que les mesures d'admissions au sein des eaux intérieures peuvent être déployées à partir de la mer territoriale[279]. Cette précision affine donc la relation entre la compétence normative et la compétence d'exécution en mer territoriale. Par exemple, lorsqu'un État côtier prend par exemple des lois en matière d'immigration qui conditionnent l'entrée des navires dans ses eaux intérieures, il ne pourra intervenir à l'encontre d'un navire interlope à titre préventif en mer territoriale que si ce dernier se rend ou semble se rendre effectivement vers les eaux intérieures. Le passage latéral n'est ici pas pris en compte[280]. Cet article est à mettre en lien avec les conditions d'admission dans les ports et les eaux intérieures précédemment

[277] B. SAGE, « Precautionary coastal states' jurisdiction », *ODIL*, vol. 37, 2006, p. 363.
[278] Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 95 : « *Whilst this provision does not specify the necessary steps, they could include requesting a delinquent ship to stop certain conduct, requesting a ship to leave the territorial sea, and the intervention of State authorities to board and exclude the ship from territorial sea*». Voir ég. D. R. ROTHWELL & T. STEPHENS, *The international law of the sea*, éd. Hart Publishing, 2010, p. 218.
[279] J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law*, *op. cit.,* p. 317.
[280] D. R. ROTHWELL, « Innocent passage in the territorial sea : The UNCLOS regime and Asia pacific state practice », *op. cit.,* p. 78-79.

évoquées[281]. Tel que le synthétise dextrement Riphagen, « *le lien entre un navire et le droit interne applicable dans les eaux intérieures de l'État côtier se noue déjà en quelque sorte de par sa destination* »[282]. En résumé, l'étendue des compétences d'exécution de l'État côtier varie ici en fonction du lieu d'arrivée du navire. Du reste, il faut préciser que les mesures précédemment évoquées ne sont réalisables qu'à l'encontre des navires de commerce, les navires de guerre sont eux titulaires d'une immunité et font ainsi l'objet de mesures spécifiques.

68. **Une spécificité pour les navires de guerre**. L'ampleur de la compétence d'exécution de l'État côtier est davantage précisée dans un cas précis, celui des navires de guerre. Ces derniers sont définis par la CNUDM comme « *tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité* »[283]. Ce type de navire bénéficie d'une immunité souveraine, et ne se voit donc pas appliquer les mêmes règles que les navires de commerce[284]. À ce titre, l'article 30 de la CNUDM introduit une précision sur l'étendue de la compétence de l'État côtier dans sa mer territoriale. Il lui reconnaît la possibilité d'émettre une demande aux navires de guerre présents dans cet espace de se conformer à ses lois et règlements nationaux. En cas de non-respect de cette mise en garde initiale, l'État côtier peut exiger que le navire en question quitte immédiatement sa mer territoriale. Cette disposition à vocation spécifique pourrait également renseigner sur les mesures réalisables à l'encontre des autres types de navires. C'est ce que retient le professeur Karagiannis qui suit la maxime « *qui peut le plus, peut le moins* »[285]. Ouvrir cette possibilité aux navires de guerre devrait, en principe, légitimer la faculté pour l'entité riveraine d'exclure les navires de commerce de la mer territoriale, lesquels ne bénéficient eux d'aucune immunité. Toutefois, la concrétisation juridique de cette rhétorique est incertaine, et l'auteur concède aisément qu'« *il n'est pas sûr qu'une telle argumentation reposant sur une logique trop automatique ne se révèle sans faille* »[286]. Dans tous les cas, il est important de relever que l'État côtier peut tirer parti d'un éventail de mesures assez

[281] *Cf. supra*, n°14.
[282] W. RIPHAGEN, « Le droit de passage inoffensif après la IIIème Convention », *op. cit*., p. 203.
[283] Article 29 de la CNUDM.
[284] B. H. OXMAN, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *AFDI*, vol. 28, 1982, p. 813-816 sur la définition des navires de guerre. Voir ég. S. JIN, « The question of innocent passage of warships after UNCLOS III », *MP ,* 1989, p. 56. Eg. E. FRANCKX, « Innocent passage of warships – recents developments in the US-Soviet relations », *MP,* November 1990, p. 484.
[285] S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit*., p. 57.
[286] *Ibid.* p. 57.

important pour se protéger contre les potentielles menaces qui pèsent sur sa mer territoriale ou visent son territoire.

B. Des prérogatives additionnelles reconnues à l'État côtier

69. La capacité de l'État côtier à entreprendre des mesures de contrainte à l'encontre des navires présents dans sa mer territoriale ne se limite pas au droit de protection. La CNUDM lui reconnaît la possibilité d'exercer sa juridiction criminelle à l'encontre desdits navires (1). Dans des domaines précis, il peut aussi étendre sa compétence pour connaître de certaines activités accomplies au-delà de ses eaux sous souveraineté (2).

1) L'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier

70. **Une compétence encadrée**. L'article 27 de la CNUDM fait figure d'étrangeté juridique à plus d'un titre. D'abord, la formulation employée est pour le moins atypique. Elle comprend à la fois une négation et un conditionnel lorsqu'elle énonce que « *l'État côtier ne devrait pas exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans sa mer territoriale* ». Cet énoncé pour le moins alambiqué renferme cependant une utilité certaine. En effet, il fait indirectement écho au principe de non-interférence à l'encontre des navires battant un pavillon étranger, avant d'y apporter des exceptions. L'objectif est ici de restreindre les excès potentiels du « *côtiérisme* »[287] au détriment du droit de passage. Tel que l'explique le professeur Brown, cela manifeste « *un choix politique sous-jacent en faveur du passage inoffensif dans l'intérêt de la liberté du commerce international et de la navigation à moins qu'il y ait des raisons importantes de l'écarter à la demande de la justice pénale* »[288]. En peu de mots, les États côtiers peuvent exercer leur juridiction pénale à l'encontre des navires étrangers au sein de la mer territoriale, mais ils sont encouragés à le faire avec un maximum de circonspection sans compromettre la navigation. Ensuite, il faut indiquer que cet article introduit une véritable exception à la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon, puisqu'il

[287] Expression dont la parenté est à attribuer à J. P. QUÉNEUDEC, « Les tendances dominantes du système juridique issu de la Convention », in SFDI, *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, éd. Pedone, 1984, p. 152. Voir ég. S. BULA-BULA, « L'odyssée du droit de la mer dans les abysses », in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 85.

[288] E. D. BROWN, *The international law of the sea*, éd. Dartmouth Publishing, 1994, p. 62 : « *The underlying policy to favour innocent passage in the interests of freedom of international trade and navigation unless there are significant reasons to displace it by the demands of criminal justices (…) In the situation envisaged in article 27(5), on the other hand, the alleged offence will have taken place beyond the territorial sea, that is, beyond the reach of the coastal State's criminal law*. » Traduction personnelle.Voir ég. K. AQUILINA, « Territorial sea and the contiguous zone », *op. cit.,* p. 51-52.

instaure plusieurs exceptions au monopole pavillonnaire sur ces navires. En effet, il prévoit quatre situations dans lesquelles l'État côtier peut se substituer à l'autorité pavillonnaire pour intervenir contre son navire[289], et exercer sa propre compétence juridictionnelle à l'encontre des personnes présentes à bord. Plus précisément, l'article 27 prévoit qu'il peut « *procéder à une arrestation* » et mener « *l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage* » lorsque les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier, si cette dernière est de nature à troubler la paix ou l'ordre dans la mer territoriale, si les autorités pavillonnaires ou le capitaine du navire en question l'ont demandée, et également pour faire face au trafic illicite de stupéfiants[290]. Il est cependant indiqué de préciser que si l'acte infractionnel a été commis avant l'entrée dans les eaux territoriales et que le navire suspect exerce un passage latéral, l'État côtier ne peut en principe intervenir[291].

71. Une compétence fondamentale. À plusieurs égards, l'article 27 se distingue du droit de protection précédemment évoqué[292]. D'une part, il permet à l'État côtier de juger des individus qui se sont livrés à certaines activités dans les eaux territoriales, ce qui n'est pas expressément prévu au sein de l'article 25, lequel se contente d'évoquer laconiquement les « *mesures nécessaires* »[293]. De l'autre, l'intervention des autorités riveraines contre un navire n'est pas explicitement subordonnée à ce que le passage soit considéré comme non-inoffensif. Ainsi, comme le remarque Guilfoyle, il est envisageable qu'un État côtier puisse intervenir

[289] A. PROELSS & T. HOFMANN, « The law of Sea and transnational organized crime », *op. cit.,* p. 430. Voir ég. J. E. NOYES, « The territorial sea and contiguous zone », *op. cit.,* p. 101. Ég. I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, éd. OUP, 2018, p. 123.

[290] J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law*, *op. cit.,* p. 313 : « *Whilst UNCLOS Article 27(1)(d) provides a coastal state with jurisdiction over a foreign ship suspected of carrying illicit narcotics within its territorial sea, waiting for drug runners to enter the territorial sea before exercising a right of arrest may not be practicable* ». Voir ég. I. A. SHEARER, « Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels », *op. cit.,* p. 327.

[291] Article 27 § 5 de la CNUDM : « *Sauf en application de la partie XII ou en cas d'infraction à des lois et règlements adoptés conformément à la partie V, l'État côtier ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale sans entrer dans les eaux intérieures* » Voir ég. A. BARDIN, « Coastal state's jurisdiction over foreign vessels », *op. cit.,* p. 37

[292] *Cf. supra*, n° 64.

[293] Voir ég. S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit.,* p. 60 : « *On signalera, enfin, que, probablement, l' « arrestation » en question n'est pas un simple arrêt imposé au navire traversant la mer territoriale. Il s'agit bien d'une arrestation d'une personne physique à bord du navire* ».

dans certains cas contre un navire techniquement considéré en passage[294]. Néanmoins, il faut ajouter qu'il existe certaines similarités entre les situations visées par l'article 27 et celles dans lesquelles le passage d'un navire ne sera pas considéré comme inoffensif. En effet, cet article fait mention des cas dans lesquels une « *infraction est de nature à troubler la paix ou l'ordre dans la mer territoriale* », ce qui semble faire plus ou moins directement écho aux atteintes « *à la paix, au bon ordre ou à la sécurité* » évoquées à l'article 19. La doctrine estime d'ailleurs que dans les cas où un navire se livre à une activité constitutive d'un passage non-inoffensif, l'entité riveraine peut être amenée à intervenir contre le navire et juger les personnes à bord sur la base de l'article 27 et dans les limites que cet article prévoit[295]. Bien entendu, cette assimilation n'est pas pleinement automatique, le choix de termes légèrement différents en atteste[296]. Toutefois, il faut ajouter que cette disposition cumulée à celle qui reconnaît à l'État côtier la capacité de juger les individus s'étant livrés à une infraction dont les conséquences s'étendent à son rivage, conduit à penser qu'il n'est pas inconsidéré d'estimer que les situations prévues par l'article 27 sont susceptibles de recouvrir l'ensemble des menaces à la sûreté maritime portées à l'étude. L'entité riveraine est par conséquent amenée sur cette base à intervenir contre les actes illicites commis dans sa mer territoriale, et à juger les individus qui s'en sont rendus coupables, même si son action ne doit pas porter atteinte aux droits de navigation reconnus à tous.

2) Des prérogatives extensibles au-delà des eaux territoriales

72. **Une compétence spécifique aux faits de pollution**. Il ressort de l'article 27 de la CNUDM qu'un État côtier peut intervenir à l'encontre d'un navire étranger présent dans sa mer territoriale pour des faits de pollution. Ce même article autorise son intervention notamment lorsque les conséquences de l'infraction s'étendent jusqu'à la lisière de son

---

[294] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, éd. Cambridge University Press, 2009, p. 242 : « *Article 27 deals with the assertion by a coastal state of criminal jurisdiction over a vessel in its territorial sea, and such does not require a prior determination that the vessel's passage is non-innocent* ».

[295] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 76: «*Questions may arise as to whether the activities rendering passage non-innocent are necessarily "of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea" or whether the consequences of the activities extend to the coastal state, depending on the precise circumstances of the activities concerned. A coastal state could well be justified in taking the position that if an act is prejudicial to its peace, good order, or security then it should also be seen as disturbing the peace of the country. Such an approach is now warranted when the importance of responding to maritime security threats it taken into account*».

[296] S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », *op. cit.,* p. 58 : *« Il n'empêche que le choix des termes dans les textes juridiques est rarement innocent. Or, on retrouve ici au moins certaines. ».* L'auteur ajoute cependant *: « Or, on retrouve ici au moins certaines allusions en direction du fameux triptyque de paix, bon ordre et sécurité de l'État côtier, notions dont le trouble fera qu'un passage cessera d'être inoffensif ».*

territoire terrestre. Cette faculté est amplifiée par l'article 220 § 2[297]. Cet article possède un intérêt particulier dans le sens où il opère un rapprochement entre la compétence normative et la compétence d'exécution de l'État côtier. Il détaille l'ampleur des mesures réalisables en cas de violation des lois et règlements que ce dernier a adopté en matière de pollution, et établit que l'État côtier peut procéder « *à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne* ». De la sorte, cet article octroie à l'État côtier une capacité à s'employer contre un navire présent dans sa mer territoriale et à sanctionner les auteurs devant ses juridictions nationales. Pour clarifier le propos et illustrer de façon perceptible la subtile plus-value de cette disposition, il convient d'opérer une distinction avec l'article 19 § 2 (h). Ce dernier assimile les pollutions graves et délibérées à des atteintes à la paix, à la sécurité et au bon ordre. Le passage est alors considéré comme non-inoffensif pour de tels faits, et justifie le recours par l'État côtier à son droit de protection. Dans l'article 220 § 2, l'amplitude de la pollution peut être moindre, puisqu'elle s'apprécie uniquement à l'aune de législations internes adoptées par les entités riveraines. Un État peut donc très bien intervenir contre un navire, même lorsque celui-ci est techniquement en passage inoffensif[298]. Il doit néanmoins justifier de « *raisons sérieuses* » avant de déclencher son intervention contre le navire suspect[299].

73. La prolongation de l'action en zone contiguë. L'État côtier est également amené à intervenir contre certaines activités illicites dans sa zone contiguë[300]. Cet espace est régi par les mêmes règles de liberté que celles prévues pour la zone économique exclusive[301]. En dépit de cela, l'État riverain est titulaire de compétences spécifiques en vue de poursuivre la

[297] Article 220 § 2 CNUDM : « « *Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la Convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, (…) à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne* ».

[298] B. SAGE-FULLER, *The precautionary principle in marine environmental law : with special reference to high risk vessels*, éd. Routledge, 2013, p. 39 : « *In other words, article 220(2) deals with situations involving ships in innocent passage, less serious than 'serious and wilful pollution', which would make a passage non-innocent, but serious enough to require enforcement measures by coastal states* ». Voir ég. K. HAKAPÄÄ, *Marine pollution in international law : material obligations and jurisdiction with special reference to the third United Nations conference on the law of the sea*, Thèse, University of Helsinki, 1981, éd. Suomalainen Tiedeakatemia, 1981, p. 196-197.

[299] *Cf. infra*, n°181.

[300] S. ODA, « The concept of the contiguous zone », *ICLQ*, vol. 11, n°1, 1962, p. 131. Voir ég. G. FITZMAURICE, « Some results of the Geneva Conference on the Law of the Sea », *op. cit.*, p. 113.

[301] J. A. ROACH & R. W. SMITH, *Excessive maritime claims*, 3ème éd., éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 673.

protection de ses intérêts côtiers. Il ressort de l'article 33 de la CNUDM que l'État peut exercer sa compétence d'exécution[302] dans cette zone à l'encontre des navires étrangers afin de prévenir « *les infractions à ses lois et règlements dans les domaines douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigrations commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale* ». La zone contiguë est donc un secteur intermédiaire, sorte d'espace intervallaire entre liberté et souveraineté dans lequel l'État côtier dispose de compétences pour traiter de certaines activités illicites. Deux types de mesures sont susceptibles d'être mises en œuvre. L'État côtier peut s'employer pour prévenir ou pour réprimer une infraction commise dans ses eaux sous souveraineté. Il est amené ici à déployer sa compétence d'exécution pour réprimer une violation de ses prescriptions adoptées sur la base de sa compétence normative. L'étendue de cette compétence diffère en fonction de la réalisation ou non de l'infraction. L'État côtier peut en outre devancer la commission d'une infraction en intervenant à titre préventif, et en faire de même en cas de suspicion avérée. Il est évident que lorsqu'il intervient dans le but de réprimer une infraction, les mesures qu'il peut prendre sont plus développées qu'au cas où son action est anticipative[303]. Pourtant, la Convention ne définit pas précisément les mesures pouvant être initiées à l'encontre des navires étrangers, mais il semble que le contrôle puisse s'étendre jusqu'à la conduite au port et la présentation à un juge[304].

74. Une extension particulière en ZEE. Le champ d'application de l'article 220 n'est toutefois pas simplement limité à la mer territoriale. L'article 220 § 5 toujours relatif à la pollution ajoute que lorsqu'« *un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans sa zone économique exclusive, une infraction (…) il peut procéder à l'inspection matérielle du navire* ». Cet article reconnaît à l'État côtier la faculté d'intervenir contre des navires situés au-delà des eaux soumises à sa souveraineté. En cas de faits avérés de pollution, il peut alors immobiliser le navire et poursuivre les membres de bord devant ses juridictions nationales. De sus, cette possibilité n'est pas seulement limitée aux infractions aux lois et règlements de maîtrise et de contrôle de la pollution. Des dispositions similaires permettent à l'État côtier d'entreprendre des mesures coercitives contre un navire qui viole ses lois et règlements relatifs cette fois-ci à la gestion des ressources en zone

[302] Y. TANAKA, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 125.

[303] I. A. SHEARER, « Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels », *op. cit.,* p. 386. Voir ég. N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit*., p. 86-87.

[304] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 218. Sur la distinction entre réprimer et prévenir, voir M. SCERNI, « les espaces maritimes et le pouvoir des États », *RCADI*, vol. 122, 1967, p. 145 : « *Réprimer, c'est plus simple : réprimer (…) concerne les contraventions déjà commises ; on est déjà devant un fait qui s'est réalisé. Mais prévenir des contraventions qu'on suppose avoir lieu, est déjà plus délicat et plus incertain*. ». Ég. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 125

économique exclusive. Le navire suspect peut se voir ainsi arraisonné, inspecté, saisi, et les membres de bord poursuivis devant les juridictions nationales[305]. Cependant, une atténuation est apportée par la Convention, car les sanctions prises doivent être proportionnelles à la gravité de l'acte accompli, ce qui exclut notamment l'emprisonnement ainsi que les châtiments corporels à l'encontre de l'équipage du navire[306]. L'État du pavillon doit être alerté des mesures entreprises, et au cas où une caution serait versée, l'État côtier doit procéder à la mainlevée de l'immobilisation du navire ainsi qu'à la libération de l'équipage[307]. Ces précisions sont centrales, car il est nécessaire que les États pavillonnaires bénéficient de garanties en contrepartie de l'affirmation d'un droit d'intervention de l'État côtier dans cet espace soumis à un régime de liberté[308]. Au demeurant, la CNUDM précise ici explicitement que la violation des mesures prises en vertu de la compétence normative au sein de la zone économique conduit *de jure* à l'exercice de la compétence d'exécution de l'État côtier. Il s'agit donc ici d'un ajustement de la compétence normative par la compétence d'exécution, pour des faits qui sont seulement limités à des atteintes environnementales.

Paragraphe 2 : Le prolongement de l'action côtière par le droit de poursuite

75. Un État côtier peut étendre sa capacité à agir contre un navire au-delà de l'espace de commission de l'infraction à travers l'exercice d'un droit de poursuite chaude (A). Cette prérogative est néanmoins soumise à des règles formelles qui encadrent sa mise en œuvre (B).

A. Le déclenchement du droit de poursuite

76. Le droit de poursuite en mer est un mécanisme juridique pour le moins atypique qui permet à l'État riverain de protéger ses intérêts en prolongeant son action dans l'espace (1) à la suite de la commission d'une infraction à proximité de ses côtes (2).

---

[305] Article 73 § 1 de la CNUDM.

[306] Article 73 § 3 de la CNUDM : « *Les sanctions prévues par l'État côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les États concernés en conviennent autrement, ni aucun autre châtiment corporel* ».

[307] *Cf. infra*, n°326.

[308] S. ROSENNE, « Current development : establishing the International tribunal for the law of the sea », *AJIL*, vol. 89, 1995, p. 813 : « *Openings to a coastal state to interfere with freedom of navigation beyond the outer limits of its territorials sea (…) enforceable guarantee for the freedom of navigation became essential* ». Voir ég. N. KLEIN, *Dispute settlement in the UN Convention on the law of the sea*, éd. Cambridge university press, 2005, p. 86.

1) Les fondements du droit de poursuite

77. Le prolongement de la compétence côtière. Le droit de poursuite est, à l'origine, une pratique étatique d'origine anglo-saxonne[309] qui a par la suite été précisée par les juridictions internationales[310], pour être finalement consacrée par la coutume internationale et codifiée par la CNUDM[311]. De façon générale, la poursuite désigne la possibilité pour un État côtier de prolonger une action entamée dans ses eaux souveraines jusqu'au sein d'un espace où il ne dispose pas en principe d'aucune capacité à intervenir, ou du moins d'une capacité plus limitée. Dans un style plus lapidaire, Gidel considère qu'il s'agit de « *la chasse commencée dans des eaux soumises à la puissance publique de l'État riverain et continuée en haute mer* »[312]. La reconnaissance d'une telle faculté s'explique par la volonté des États côtiers d'assurer la protection de leurs intérêts[313]. Pour faire régner l'ordre en mer, il est nécessaire que les États puissent s'interposer contre les navires interlopes et sanctionner les violations qui sont faites à leurs lois et règlements nationaux. Or, lorsqu'un navire prend la fuite et s'échappe vers la haute mer, l'État intervenant se trouve en principe restreint dans sa capacité d'action. Aussi, la circonscription de la faculté d'intervention au seul lieu de commission de l'infraction affaiblirait substantiellement la portée de l'action étatique. Les navires présents dans les espaces soumis à une quelconque forme d'emprise souveraine n'auraient alors aucun

[309] N. POÙLANTZAS, *The right of hot pursuit in international law*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2002, p. 4. Voir ég. S. MAIDMENT, « Historical aspects of the doctrine of hot pursuit », *BYIL,* vol. 46, 1972-1973, p. 366-367. Eg. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 169.

[310] *Affaire des navires Cape Horn Pigeon, James Hamilton Lewis*, *C. H. Whote et Kate and Anna* (*États-Unis d'Amérique c. Russie*), *RSA*, 19 octobre 1901 – 29 Novembre 1902, vol. IX, p. 51-78. Voir ég. Article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958. Ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit.,* p. 144.

[311] Article 111 de la CNUDM. Voir ég. J. KRASKA, « Civil disobedience in the maritime domain », in C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, p. 188. Ég. A. KACZOROWSKA, *Public international law*, éd. Routledge, 2010, p. 270.

[312] G. GIDEL, *Le droit international de la mer : le temps de paix,* T. III, *La mer territoriale et la zone contiguë*, éd. Duchemin, 1934, rééd. Topos Verlag AG, 1981, p p. 339-340 : « *La poursuite est la chasse commencée dans des eaux soumises à la puissance publique de l'État riverain et continuée en haute mer, qui est donnée par un navire, ayant compétence à cet effet à l'égard dudit État riverain à un navire étranger (…) qui a commis dans ces eaux une infraction aux lois et règlements de l'État riverain* ». Voir ég. sur la définition de la poursuite N. POÙLANTZAS, *The right of hot pursuit in international law*, *op. cit.,* p. 1-2 : « *The right of hot pursuit may generally be defined as the rights of a State to continue the pursuit of wrongdoers outside a) its territorial waters (…) upon the high seas* ». Ég. D. P. O'CONNELL, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 1075 : « *the legitimate chase of a foreign vessel on the high seas following a violation of the law of the pursuing state committed by the vessel within the pursuing state's jurisdiction, provided that the chase commences immediately and the vessel evades visit and search within the jurisdiction, and provided that the chase is carried on without interruption on to the high seas* ». Ég. Y. VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des États en haute mer », *RDBI*, 1974, p. 66 : « *La continuation d'un "act of jurisdiction" déjà commencé à l'intérieur de la juridiction territoriale de l'État ou qui aurait commencé si le navire n'avait pas pris le large* ».

[313] L. KOPELMANAS, « Le contrôle international », *op. cit.,* p. 76.

scrupule à ne pas se conformer aux prescriptions nationales de l'État riverain s'ils savaient qu'ils bénéficient d'une immunité une fois arrivés en haute mer. C'est justement pour dépasser ces restrictions zonales que le droit de poursuite trouve tout son sens. Il permet à la fois de lutter contre le sentiment d'impunité en mer et d'outrepasser la répartition zonale des espaces maritimes.

78. Une exception à l'exclusivité pavillonnaire. Concrètement, le droit de poursuite s'apparente à une exception conventionnellement reconnue à la compétence exclusive de l'État du pavillon[314]. L'État côtier peut prolonger son action à l'encontre d'un navire jusque dans des espaces dans lesquels il n'est plus censé exercer une telle autorité. L'intervenant se substitue ainsi à l'État du pavillon en vertu d'une « *continuation d'un acte de juridiction* »[315]. Il est à ce titre opportun de relever que le droit de poursuite est représentatif de l'équilibre qu'opère la CNUDM entre les intérêts nationaux des États et ceux de la communauté internationale. Toute possibilité de déroger à l'exclusivité de l'État du pavillon, et par voie de conséquence à la liberté des mers reconnue à un État tiers fait l'objet en contrepartie d'un encadrement juridique poussé[316]. En effet, ce mécanisme d'intervention est scrupuleusement encadré tant dans son commencement que dans son déroulement. Pour qu'une telle extension de compétence puisse être exercée, elle doit être réalisée *secundum artem*. À ce titre, les conditions prévues à l'article 111 sont particulièrement minutieuses. Le recours par l'État côtier à cette prérogative doit être légitimement fondé et sa mise en œuvre doit répondre à des exigences précises tant sur le plan spatial que temporel. En somme, le droit de poursuite incarne certes une véritable exception à l'exclusivité pavillonnaire, mais une exception encadrée et temporaire[317].

---

[314] H. ROLIN, « Les principes de droit international public », *RCADI*, vol. 77, 1950, p. 369. Voir ég. J. C. COLOMBOS, *The international law of the sea*, 6ème éd., éd. Prentice Hall Press, 1967, p. 170 : « *The right of pursuit, being a derogation from the general rule prohibiting any by a State with foreign vessels on the high seas* ». Ég. W. C. GILMORE, « Hot pursuit : the case of r. v. Mills and others », *ICLQ*, vol. 44, n°4, 1995, p. 957.

[315] W. E. HALL, *A treatise on international law*, 8ème éd., éd. Oxford Clarendon Press, 1924, p. 309 : « *The reason for the permission seems to be that pursuit under these circumstances is a continuation of an act of jurisdiction which has been begun, or which but for the accident of immediate escape would have been begun, within the territory itself, and that it is necessary to permit it in order to enable the territorial jurisdiction to be efficiently exercised* ».

[316] R. GEISS & C. J. TAMS, « Non-flag states as guardians of the maritime order : creeping jurisdiction of a different king? », in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, rencontre de Oslo, 2014, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 27 : « *Hot pursuit is the key example of such extended enforcement power* ».

[317] Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 163. L'auteur définit la poursuite chaude en tant que : « *a temporary extension of the coastal state's jurisdiction* ».

2) Le point de départ de la poursuite

79. **Nature de l'infraction**. L'article 111 de la CNUDM soumet l'enclenchement du droit de poursuite à la commission d'une infraction aux lois et règlements nationaux. Néanmoins, cette disposition est assez peu explicite quant à la nature de cette infraction. Tout d'abord, il semble que la CNUDM n'ait pas souhaité outre mesure délimiter le champ des infractions susceptibles de faire l'objet d'un droit de poursuite[318]. En effet, l'étendue de la compétence normative étant précisée en amont de la Convention, il revient donc à l'État côtier d'adopter des lois et règlements nationaux pour réglementer les activités qui sont expressément évoquées dans l'article y afférent. La doctrine a toutefois tenté d'établir un seuil de gravité minimum des infractions qui fondent l'amorce de la poursuite. Le professeur O'Connell estime que le recours au mécanisme de poursuite par l'État côtier ne peut être enclenché pour des « *trivials offenses of local law* », c'est-à-dire des infractions mineures. Selon cet auteur, initier une poursuite pour de telles infractions constituerait « *un exercice disproportionné de ces pouvoirs ce qui équivaudrait à une restriction à la liberté de navigation* »[319]. Cependant, il appert que toutes les menaces à la sûreté maritime portées à l'étude sont potentiellement promptes à justifier l'exercice du droit de poursuite. Les infractions qui peuvent possiblement être considérées comme « *mineures* », telles que la pêche illégale par exemple, ont déjà fondé une base suffisante pour justifier le commencement d'une poursuite[320]. Du reste, la CNUDM précise que l'action de l'État côtier doit être fondée sur de « *sérieuses raisons* ». À nouveau, ce degré de suspicion n'est guère plus développé, si ce n'est que l'article dénote d'une intensité renforcée par rapport à l'article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958 dont les exigences se limitaient à de « *bonnes raisons* »[321]. Ce degré de sériosité implique donc que

[318] I. BANTEKAS, *International criminal law*, éd. Hart Publishing, 2010, p. 190. L'auteur s'appuie notamment l'Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 47, Doc A/3159, p. 285.

[319] D. P. O'CONNELL, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 1080 : « *it would be a disproportionate exercise of power if it were tantamount to a restraint on freedom of navigation* ». Voir ég. R. C. REULAND, « *The customary right of hot pursuit onto the high seas : Annotations to article 111 of the law of the sea Convention* », *VJIL,* vol. 33, 1992-1993, p. 560. Voir ég. E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, *op. cit.,* p. 252. « *a right of hot pursuit does not exist in circumstances which would in the territorial sea amount to unreasonably hampering innocent passage* ».

[320] I. BANTEKAS, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 190. Néanmoins, concernant les atteintes intentionnelles à l'environnement, N. KLEIN estime que seules les infractions les plus sérieuses sont susceptibles de justifier le déploiement du droit de poursuite. Voir N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 109-110 : « *While there is no specific limitation on what laws or regulations a coastal state state may seek to enforce through hot pursuit, the resources involved tend to argue in favor of coastal states only exercising this right to more serious offences* ».

[321] Il faut noter qu'il existe une différence dans la rédaction entre l'article 111 de la CNUDM (« *sérieuses raisons* ») et l'article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958 (« *bonnes raisons* »). Toutefois, cette

l'État ait de sérieux doutes sur l'activité d'un navire, ou qu'il dispose de quelques adminicules. En revanche, lorsqu'aucune preuve directe n'accable directement le navire suspect comme, par exemple, dans le cas d'un flagrant délit, l'action de l'État doit au minimum se bâtir sur une suspicion raisonnable[322]. Dans l'affaire *Saïga II*, le TIDM estime que les autorités de l'État côtier sont intervenues, « *sur la base des renseignements dont elles disposaient, ne pouvaient avoir tout au plus qu'une suspicion* », ce qui ne constitue pas une raison sérieuse au regard de la Convention[323]. Il doit donc s'agir au minimum d'une suspicion renforcée, étayée par quelques moyens de preuves et indices, justifiant qu'un État riverain entame une poursuite.

80. Lieu de commission de l'infraction. Bien que relativement discrète sur la nature de l'infraction visée en son article 111, la CNUDM apporte des précisions significatives quant à son lieu de commission. Il y est précisé que la poursuite peut débuter à partir des « *eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État côtier* »[324]. De surcroît, la Convention ajoute que ce droit s'applique *mutatis mutandis* aux atteintes aux lois et règlements applicables dans la zone économique exclusive et le plateau continental[325]. Il est par ailleurs ajouté que le droit de poursuite peut être exercé en cas d'infraction commise dans la zone de sécurité de 500 mètres autour des ouvrages et installations présentes en ZEE[326]. L'action de l'État est donc subordonnée à l'étendue de sa compétence normative, laquelle évolue en fonction des espaces. Cela signifie que l'État ne peut initier la poursuite que dans le cadre préétabli par la Convention qui détermine sa capacité à légiférer dans les différents espaces maritimes. En effet, pour rappel, une autorité riveraine ne peut adopter des lois et règlements aussi librement en ZEE qu'en mer territoriale. Une fois cette condition préalable dûment satisfaite, l'État côtier peut poursuivre son

variation en degré d'intensité n'est pas présente en version anglaise, ces deux articles emploient une seule et même formule : « *good reason to believe* ».

[322] I. BANTEKAS, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 191 « *What is this required is either actual knowledge or reasonable suspicion* ». Voir ég. N. POULANTZAS, *The right of hot pursuit in international law, op. cit.,* p. 569.

[323] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), affaire n°2, arrêt du1er juillet 1999, para. 147. Voir ég. B. OXMAN & V. BANTZ, « The M/V Saiga (n°2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS case n°2) », *AJIL*, vol. 94, n°1, 2000, p. 146 : « *The evidence indicated that on october 27, when Guinea claims it made its initial decision to pursued, it had insufficient grounds for hot pursuit : Guinea could have no more than a suspicion* ».

[324] Article 111 § 1 de la CNUDM.

[325] Article 111 § 2 de la CNUDM.

[326] M. KASHUBSKY, *Offshore oil and gas installations security : an international perspective*, *op. cit.,* p. 202-207. *Cf. supra*, n° 35.

intervention jusqu'à la haute mer[327]. Néanmoins, et en dépit du fait que le droit de poursuite transcende l'approche zonale dans sa mise en œuvre, cette abstraction spatiale n'est pas absolue. En effet, l'article 111 § 3 de la CNUDM précise que l'État poursuivant doit mettre fin à son action si le navire poursuivi se trouve dans la mer territoriale d'un autre État. Cette dernière précision vise simplement à garantir le respect de la souveraineté territoriale. Dans les faits, cela peut poser problème, car certains navires suspects peuvent se servir de la mer territoriale d'un autre État pour mettre fin à la poursuite. Il est important d'ajouter que cette juridiction refuge recouvre uniquement la mer territoriale, ce qui signifie que la poursuite peut être effectuée dans la zone contiguë ou la ZEE d'un autre État[328].

B. Le déploiement du droit de poursuite

81. La mise en œuvre du droit de poursuite doit respecter les conditions formelles posées par la CNUDM (**1**). Toutefois, ces conditions gardent certaines zones d'ombre que la jurisprudence internationale a permis d'éclaircir (**2**).

1) Des conditions inhérentes à la poursuite

82. **L'immédiateté de la poursuite**. Le déroulement du droit de poursuite fait l'objet d'une procédure détaillée par la CNUDM. L'article 111 § 4 développe substantiellement les conditions que doit remplir *ab initio* l'État côtier pour intervenir à la suite de la commission d'une infraction dans une zone rattachée à sa souveraineté ou à ses droits souverains. Cet article indique « *la poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir* ». La Convention établit ici une condition d'immédiateté, c'est-à-dire que la poursuite doit être initiée en réaction directe avec la commission d'une infraction. C'est à ce titre qu'Anthony Morosoli voit dans le droit de poursuite « *un remède extemporané* »[329], devant être prescrit sur le champ. Il faut ajouter que le navire intervenant n'a pas l'obligation de se trouver nécessairement dans la même zone que le navire pris en chasse au moment où débute la

[327] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 18-19 : « *If properly commenced, hot pursuit results in the unequivocal right of the coastal state to seize vessel pursued onto the high seas* ».
[328] *Cf. infra*, n°233. Voir ég. R. C. REULAND, « The customary right of hot pursuit onto the high seas : annotations to article 111 of the law of the sea Convention », *op. cit.,* p. 564 : « *Accordingly, a state is not barred from pursuing a non-national vessel into the exclusive economic zone or even the contiguous zone of another state* ».
[329] A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, *op. cit.,* p. 100-101.

poursuite. En outre, il faut que la poursuite ait été engagée « *avant que le navire étranger ait atteint la haute mer* »[330], ce qui atteste du comportement réactif que doit adopter l'État côtier. En ce sens, les signaux caractéristiques du commencement de la poursuite doivent être visibles avant l'arrivée du navire poursuivi dans les eaux internationales. Le cas contraire reviendrait à octroyer à l'État côtier une capacité à prendre des mesures contraignantes directement en haute mer.

83. La continuité de la poursuite. Second préalable indispensable, la Convention exige que la poursuite soit exercée de façon continue. L'article 111 § 1 énonce à ce propos que « *cette poursuite (…) ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue* », étant précisé que cette disposition s'applique également pour la ZEE et pour le plateau continental[331]. Il résulte du texte précité que les actions menées par l'État côtier contre le navire suspect doivent être accomplies avec une certaine constance. Pour autant, cette exigence de continuité ne veut pas pour autant dire qu'il existe une durée maximale de temps pour exercer le droit de poursuite. Par exemple, les pratiques australiennes témoignent du fait qu'une poursuite peut rester licite même lorsqu'elle s'est déroulée pendant plusieurs jours[332]. La seule limite temporelle instaurée par la Convention concerne son caractère immédiat. Une fois que cette condition initiale est remplie, la poursuite peut s'étaler dans le temps sans condition de durée, du moment - bien entendu - qu'elle soit réalisée de façon continue. Cette exigence de continuité ne fait pas obstacle à ce que la poursuite soit exécutée par plusieurs navires. Il ressort en effet des travaux de la commission du droit international que « *le navire arrêtant finalement le navire poursuivi n'est pas nécessairement celui qui a commencé la poursuite* »[333]. Cette précision est importante d'un point de vue opérationnel, car elle permet à des navires d'État de se relayer pour intercepter un navire suspecté de s'être livré à une activité illicite. D'ailleurs, une telle situation s'est déjà manifestée dans l'affaire du navire *I'm Alone*, et la

[330] R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T. 2, *op. cit.,*p. 411 : « *Pursuit must also be commenced immediately following the violation, before the foreign ship has reached the high seas* ».
[331] Article 111 § 2 de la CNUDM.
[332] D. ANDERSON, « Freedoms of the high seas in the modern law of the sea », *op. cit.,* p. 247. Voir ég. E. J. MOLENAAR, « Multilateral hot pursuit and illegal fishing in the southern ocean : the pursuits of the Viarsa 1 and the South Tom », *IJMCL*, vol. 19, n°, 2004, p. 19 : « *On 28 August 2003 the Uruguayan-flagged fishing vessel Viarsa 1 was apprehended after a record-breaking 21-day hot pursuit by the Australian-flagged Southern Supporter* ». Ég. R. BAIRD, « Arrests in a Cold Climate (Part 2)- Shaping Hot Pursuit through State Practice *», ASOLP*, Occasional Papers, 2009, p. 12 : « *The patrol vessel was forced to break off the pursuit to attend a nearby SOS call which later proved to be false when no vessel in distress could be found in the vicinity*. ».
[333] Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 47, Doc A/3159, p. 285. Voir ég. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 170.

licéité du déroulé de la poursuite n'a pas fait l'objet de controverses particulières sur ce point[334].

2) Des imprécisions quant au déroulement de la poursuite

84. Des apports de la jurisprudence internationale. Le déclenchement et le déroulement de la poursuite obéissent à un corpus de règles précisément établies au sein de la CNUDM. Néanmoins, le professeur Reuland souligne à juste titre que si le droit de poursuite paraît au demeurant assez clair et détaillé dans son énoncé, des zones d'ombres surgissent quant à son déroulement effectif[335]. Assurément, des incertitudes persistent, mais une partie d'entre elles a été levée par les juridictions internationales, et notamment le TIDM. À nouveau dans l'affaire du navire *Saïga* II, les juges de Hambourg estiment que toutes les conditions évoquées précédemment sont cumulatives. Ils ajoutent à ce sujet que « *chacune de ces conditions doit être satisfaite pour que la poursuite soit licite au regarde la Convention* »[336]. Cela implique que pour être valablement amorcée, la poursuite doit être à la fois immédiate, continue et ininterrompue. Au regard des faits d'espèce, les juges estiment qu'aucun signal n'a été émis par le navire poursuivant vers le navire poursuivi avant le commencement de celle-ci. De plus, ils relèvent que le navire poursuivant a dû interrompre l'exécution de la poursuite[337]. Il s'en infère que la poursuite ne remplit pas les conditions prévues par la Convention et est donc considérée comme illicite. Le recours abusif à ce mécanisme peut amener l'État lésé à invoquer l'alinéa 8 de l'article 111 selon lequel « *un navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels* ». Ainsi, un État peut se voir condamner s'il exerce le droit de poursuite en dehors des conditions fixées par la CNUDM, et donc devoir verser des indemnités au navire arraisonné[338].

---

[334] M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, *op. cit.,* p. 905.

[335] R. C. REULAND, « The customary right of hot pursuit onto the high seas : annotations to article 111 of the law of the sea Convention », *op. cit.,* p. 557-558 : « *Although the general parameters of the right of hot pursuit are not controversial, the proper exercise of the right is less clear in circumstances that do not fall neatly within the black letter rule* ».

[336] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), affaire n°2, arrêt du 1er juillet 1999, para. 146.

[337] *Ibid.* para. 147. Voir ég. L. DE LA FAYETTE, « International Tribunal for the Law of the Sea : The M/V 'Saiga'(n°2) Case (ST. Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment », *ICLQ*, vol. 49, n°2, 2000, p. 473.

[338] *Id*., para. 175.

85. Le degré d'emploi de la force par le poursuivant. La Convention se fait particulièrement lacuneuse sur le degré d'emploi de la force pouvant être employée par l'État poursuivant. Pour bénéficier d'éclaircissements sur ce point, il convient de se pencher sur l'affaire du navire *I'm Alone*. En l'espèce, ce cargo suspecté de se livrer à un trafic d'alcool fait l'objet d'une poursuite. Refusant de se soumettre aux injonctions de l'État côtier, les autorités poursuivantes ouvrent le feu sur le navire suspect qui sombre dans les flots[339]. Un litige est donc né entre l'État du pavillon et l'État poursuivant qui a été porté devant une commission arbitrale *ad hoc*. Celle-ci estime que le naufrage involontaire d'un navire peut résulter d'une utilisation nécessaire et raisonnable de la force par l'État poursuivant[340]. Seulement, au regard la situation d'espèce, le naufrage ne s'est pas avéré justifié, ouvrant droit à une compensation au profit de l'État du pavillon[341]. En substance, comme le résume Malanczuk, « *le droit de poursuite n'inclut pas le droit de couler le navire délibérément, mais le naufrage accidentel dans le but d'arrêter le navire peut être licite* »[342]. Ainsi, c'est bien l'usage démesuré de la force qui est sanctionné ici. La formulation adoptée par le tribunal laisse entrevoir que d'une manière générale, l'État poursuivant dispose d'une marge de manœuvre assez importante pour stopper le navire en fuite. Dans tous les cas, il ressort de ces développements que le droit de poursuite constitue une prérogative réellement importante pour les États côtiers. Il s'agit d'une véritable dérogation conventionnelle au principe d'exclusivité pavillonnaire, qui peut s'apparenter dans une certaine mesure à un principe de quasi-territorialité[343]. Ce mécanisme d'intervention s'avère cependant scrupuleusement encadré dans sa mise en œuvre afin qu'il ne soit pas employé à des fins abusives et qu'il empiète outre mesure sur la liberté des mers.

---

[339] S. S. « I'm Alone », (*Canada, États-Unis*), 30 juin 1933 et 5 janvier 1935, *RSA*, Vol. III, p. 1609. Voir ég. C. C. HYDE, « The adjustment of the I'm Alone case », *AJIL*, vol. 29, n°2, 1935, p. 296.

[340] S. S. « I'm Alone », *op. cit.,* p. 1617 : « *On the assumptions stated in the question, the United States might, consistently with the Convention, use necessary and reasonable force for the purpose of effecting the objects of boarding, searching, seizing and bringing into port the suspected vessel; and if sinking should occur incidentally, as a result of the exercise of necessary and reasonable force for such purpose, the pursuing vessel might be entirely blameless*.».Voir ég. J. SALMON, « Des mains propres comme condition de recevabilité des réclamations internationales », *AFDI*, 1964, vol. 10, n°1, p. 260.

[341] *S. S. « I'm Alone », op. cit.,* p. 1618 : « *The act of sinking the ship, however, by officers of the United States Coast Guard, was, as we have already indicated, an unlawful act* ».

[342] P. MALANCZUK, *Akehurst's modern introduction to international law*, éd. Routledge, 2002, p. 187 : « *The right of hot pursuit does not include the right to sink the pursued vessel deliberately ; but accidental sinking in the course of arrest may be lawful* ».

[343] E. J. MOLENAAR, « Multilateral hot pursuit and illegal fishing in the southern ocean : the pursuits of the Viarsa 1 and the South Tom », *op. cit.,* p. 28. Voir ég. G. A. OANTA, « Illegal fishing as a criminal act at sea », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 189.

Section 2 – Les prérogatives étatiques dans les espaces internationaux

86. Dans les eaux internationales, la pression côtière s'amenuise. L'État de rattachement prend alors le relai pour encadrer l'activité des navires présents sur cet espace. Toutefois, des interférences à l'exclusivité pavillonnaire sont nécessaires « *au maintien d'un minimum d'ordre et à la prévention des pratiques les plus largement condamnées* »[344]. Ces exceptions au monopole de l'État du pavillon sont susceptibles de prendre différentes formes. Les États présents en haute mer peuvent exercer un droit de visite à l'encontre des navires étrangers suspectés de se livrer à certaines activités identifiées (**Paragraphe 1**). Pour réprimer les actes les plus graves, ils peuvent bénéficier d'une compétence universelle (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Des droits d'intervention limités à certaines activités

87. La mainmise de l'État du pavillon sur les navires qui battent son pavillon en haute mer ne constitue pas une règle indérogeable. La CNUDM reconnaît aux États tiers un ensemble de prérogatives permettant de ménager la règle de l'exclusivité de façon à faciliter la lutte contre certaines activités illicites (A). Cette capacité est renforcée par la reconnaissance d'un droit de visite, lequel fonde une intervention sans l'assentiment préalable de l'autorité pavillonnaire (B).

A. Les modalités d'intervention en haute mer

88. La relation spécifique entre le navire et son pavillon de rattachement en haute mer ne conduit pas pour autant à l'isoler de tout autre rapport juridique avec les États tiers. La CNUDM prévoit des situations dans lesquelles les États voguant dans les eaux internationales sont susceptibles d'interagir pour collaborer dans la lutte contre certaines activités illicites (1). Elle concède également une faculté d'intervenir directement contre les navires étrangers suspects (2).

1) Des obligations de coopération

89. **Des obligations sectorielles**. Pour satisfaire aux deux impératifs que sont le maintien d'une navigation sans entrave extérieure et la nécessité d'assurer le bon ordre en mer, la

[344] M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1987,p. 34

CNUDM intègre des obligations de coopération à destination des États. Ce type d'obligation trouve son écho au sein d'une pluralité de dispositions de la CNUDM qui visent différentes activités susceptibles de se rattacher aux menaces à la sûreté maritime portées à l'étude. Il convient de relever que l'énoncé directif selon lequel « *tous les États coopèrent* » se retrouve dans plusieurs articles de la Convention spécifiques à la piraterie[345], au trafic illicite de stupéfiants[346], ou encore aux émissions non-autorisées émises depuis la haute mer[347]. Plus précisément, l'article 100 de la CNUDM énonce que les États sont tenus de coopérer « *dans toute la mesure du possible* » contre la piraterie maritime. Cette formulation est présentée sous une forme impérative. Elle semble indiquer que les États sont réellement tenus d'agir de concert pour faire face aux actes de piraterie qui sévissent en haute mer. Ce constat est d'ailleurs corroboré par les travaux de la commission du droit international ayant initié la genèse de l'actuel article 100. Il ressort du rapport établi par ces experts qu'« *un État qui, tout ayant l'occasion de prendre des mesures contre les pirates, négligerait de le faire, violerait un devoir que le droit international lui impose* »[348]. Dès lors, il semble que les États sont tenus d'agir lorsqu'ils se trouvent en présence d'un tel acte. La doctrine considère à ce titre qu'un « *navire habilité à intervenir en cas de piraterie ne saurait rester indifférent devant un acte de piraterie et doit avoir sinon une justification valable* »[349]. En somme, tout État doit prendre au minimum « *des mesures raisonnables pour favoriser une telle coopération* »[350].

[345] Article 100 de la CNUDM.
[346] Article 108 de la CNUDM.
[347] Article 109 de la CNUDM.
[348] Annuaire de la Commission du droit international, Vol. II, 1956, Doc. A/3159 – rapport de la commission du droit international sur les travaux de sa huitième session, du 23 avril au 4 juillet 1956, p. 282. Cela est corroboré par R. WOLFRUM, « The obligation to cooperate in the fight against piracy – legal consideration », *Chuo Law Review*, vol. 116, 2009, p. 89 : « *a ship entitled to intervene in cases of piracy may not, without good justification, turn a blinding eye to such act* ».
[349] R. WOLFRUM, « Fighting terrorism at sea : options and limitations under international law », in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM & R. LONG, *Legal challenges in maritime security*, Colloque de Heidelberg, 2007, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 9 : «*A ship entitled to intervene in cases of piracy may not, without a good justification, turn a blind eye to such act»* . Voir ég. V. GOLITSYN, « Maritime security (case of piracy) », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1174.
[350] C. W. LING, « Extradition and mutual legal assistance in the prosecution of serious maritime crimes : a comparative and critical analysis of applicable legal frameworks », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 318-319 : « *the Article 100 phrase "to the fullest possible extent" should be interpreted consistent with the objective of UNCLoS to secure the legal order of the oceans. States should be required to do their best to cooperate with each other or, at the very least, to take the reasonable steps required for such cooperation* ». Voir ég. sur la mise en œuvre de l'obligation de coopération : E. SCHECHINGER, « Responsibility for human rights violations arising from the use of privately contracted armed security personnel against piracy. Re-emphasizing the primary role and obligations of flag states », *op. cit.,* p. 31.

90. La coopération à initiative pavillonnaire. Ce type d'obligation se retrouve également en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants, mais sous une tournure différente. L'article 108 de la CNUDM encourage les États à coopérer, puis expose que lorsqu'un État dispose « *de sérieuses raisons de penser* » qu'un navire battant son pavillon se livre à ce type d'activité, il peut requérir l'aide d'un État tiers pour y mettre fin. Il ne s'agit pas ici d'une dérogation à l'exclusivité du pavillon, mais simplement d'un écho à la règle existante prévue à l'article 92[351]. L'État de rattachement du navire n'est en rien contraint d'y procéder, ce n'est qu'une faculté qui lui est offerte. Surtout, il faut relever que la situation inverse n'est pas mentionnée, à savoir lorsqu'un État soupçonne un navire étranger de se livrer au trafic de stupéfiants, ce qui est fort regrettable[352]. En fin de compte, il ne s'agit que d'une simple demande d'assistance formulée par l'État du pavillon, dont le destinataire est tenu de donner effet. Cette obligation repose exclusivement « *sur la volonté des États et, a fortiori, sur leur capacité réelle de réaction* »[353]. Or, dans un contexte international dans lequel fleurit une multitude de pavillons de complaisance qui portent une attention toute relative à la nature des activités menées à bord de leurs navires, le fait que la coopération repose seulement sur l'État de rattachement est fortement problématique. Cette obligation de coopération semble dès lors quelque peu vaine, et d'une efficacité limitée[354].

[351] T. SCOVAZZI, « The evolution of international law of the sea : new issues, new challenges », *op. cit.,* p. 226 : « *this provision fully confirms the rule establishing exclusive flag State jurisdiction on the high seas even in the case of large scale drug trafficking* ». Voir ég. T. TREVES, « Intervention en haute mer et navires étrangers », *AFDI*, vol. 41, 1995, p. 653. Ég. J. P. QUÉNEUDEC, « Chroniques du droit de la mer », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 730.

[352] L. B. SOHN, « International law of the sea and human rights issues », in T. CLINGAN, *The law of the sea : what lies ahead?,* 20th annual conference of the law of the sea institute, Colloque de Miami, 1986, éd. Law of the sea institute, 1988, p. 60 : « *The opposite case of a State asking for cooperation of a State whose ship is suspected of smuggling drugs to other countries is noticeably not mentioned* ». Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law,* vol. III*, Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 467. Ég. W. C. GILMORE, « Drug trafficking by sea – The 1988 Convention against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances », *MP*, vol. 15, Issue 3, 1991, p. 185.

[353] A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *RGDIP*, 2007, p. 365. Voir ég. E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *op. cit.,*. p. 213 : « *C'est tout d'abord à la coopération de l'État du pavillon* ».

[354] Cet article a été à plusieurs reprises critiqué sur son effectivité relative, voir J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law, op. cit.,* p. 313 : «*Article 108(1) provides a minor exhortation to states*». Voir ég. E. GALLOUËT, *Le transport maritime de stupéfiants*, Thèse, Université d'Aix-Marseille, éd. PUAM, 2013, p. 91, qui considère l'article 108 comme «*une obligation théorique de coopération*». Ég. A. MOROSOLI, «La répression du trafic de stupéfiants en haute mer», *Actualité et droit international*, juin 1999 : «*Surtout, l'indigence de l'article 108 apparaît flagrante au regard de la juridiction universelle reconnue en matière de piraterie* ».

2) Des possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire

91. Un droit d'approche. La CNUDM introduit des mécanismes qui franchissent le pas et permettent aux États d'interférer réellement à l'exclusivité de l'État du pavillon. Avant de détailler le texte en lui-même, il convient de relever que cette interférence comporte différentes phases qui varient selon le degré de contrôle opéré sur le navire étranger. La première étape constitue un aménagement tempéré au principe d'exclusivité. Il s'agit du droit d'approche, également appelé droit de reconnaissance[355]. Concrètement, ce droit se manifeste sous la forme d'une demande adressée par un navire de guerre à tout autre navire privé de s'identifier. Cette identification peut être réalisée de différentes manières, comme, par exemple par le hissement du pavillon. Cette possibilité offerte à tout navire étatique est le fruit d'une longue tradition maritime qui fait désormais partie prenante de la coutume internationale[356]. Néanmoins, il ne s'agit pas ici *stricto sensu* de ce qui pourrait s'apparenter à une forme de contrainte, car, comme le remarque Gidel, « *il n'y a aucune prise de contact directe entre les deux bâtiments* »[357]. Le droit d'approche s'apparente plutôt à un prélude à l'intervention physique à l'encontre du navire, d'une interférence mineure à l'exclusivité, mais qui ne porte pas préjudice au bon déroulement des échanges internationaux et vise à maintenir le bon ordre en mer. De même, il faut ajouter que ce droit d'approche est souvent assimilé au droit d'enquête du pavillon, qui constitue l'étape supérieure en termes de contrôle puisqu'il s'agit de la vérification des papiers d'immatriculation du navire, lequel doit donc s'opérer directement à bord. Cette assimilation est contestée par une partie de doctrine dont Gidel se fait le chef de file[358]. Les scrupules qui animent le juriste français sont parvenus à trouver leur écho au sein de la CNUDM, qui paraît encline à assimiler le droit d'enquête comme une partie intégrante - non pas du droit d'approche - mais du droit de visite.

---

[355] Y. VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des États en haute mer », *op. cit.,* p. 60-61. Voir eg. J. A. WITT, *Obligations and control of flag states : developments and perspectives in international law and EU law*, Thèse, University of Hamburg, 2007, éd. LIT Verlag Münster, 2007, p. 11.

[356] R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *VJTL*, 1989, p. 1162-1163. Voir ég. A. SPYRIGOS, « Development on interdiction of vessels on the high seas », in A. STRATE, M. GAVOUNELI, N. SKOURTOS, *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea : time before and time after*, Colloque de Rhodes, 2003, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 154.

[357] G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T.I, *op. cit.,* p. 290.

[358] *Ibid.* p. 290 : « *Dans cette interdiction en principe de l'enquête de pavillon en temps de paix dans les rapports internationaux, réside une différence essentielle entre les règles applicables en temps de paix et les règles applicables en temps de guerre* ». A contrario, cette position n'est pas partagée par la doctrine anglo-saxonne : voir J. C. COLOMBOS, *The international law of the sea*, *op. cit.,* p. 311. Voir ég. L. OPPENHEIM, *International law. A treatise*, vol. 1., *op. cit.,* p. 736. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels in the high seas*, *op. cit.,* p. 51.

92. **Un droit de visite**. Longtemps, la mise en œuvre d'un droit de visite est restée l'apanage des belligérants, parties prenantes à une guerre dont la mer était le théâtre[359]. Progressivement, le champ du droit de visite s'est étendu au temps de paix, et est désormais consacré par le droit international dans l'article 110 de la CNUDM. Au centre de cet article, les antagonismes doctrinaux s'avèrent dépassés, puisque le droit d'enquête du pavillon est directement rattaché au droit de visite. Il constitue l'étape de déclenchement du droit de visite[360], qui permet à l'État intervenant de vérifier les titres de port du pavillon. La Convention précise le contenu de ce droit d'enquête. Elle indique que le navire de guerre peut « *dépêcher une embarcation (…) auprès du navire suspect* »[361]. Toutefois, la CNUDM se fait plus lacunaire sur les mesures à prendre lorsque le contrôle des documents de bord ne libère pas le navire suspect des soupçons dirigés à son encontre. Elle se borne à ajouter que si « *les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles* ». Il semble que cette disposition légitime le déploiement de deux principales mesures. Tout d'abord, le navire intervenant peut stopper le navire interlope dans toutes ses activités[362]. D'autre part, lorsque les suspicions ne sont pas levées, le navire intervenant bénéficie sur cette base d'un droit de perquisition[363]. Il peut donc procéder à un interrogatoire des membres du bord, et également fouiller la cargaison à la recherche de preuves. Ainsi, le degré d'interférence à l'exclusivité croît proportionnellement à la suspicion. En définitive, le droit de visite, tel que présenté par l'article 110 de la CNUDM, contient deux étapes qui doivent être engagées successivement, avec un droit d'enquête préliminaire dans un premier temps pouvant aboutir, dans un second temps, à un droit de perquisition[364].

---

[359] A. PEARCE HIGGINS, « Le droit de visite et de capture dans la guerre maritime », *RCADI*, vol. 11, 1926, p. 301. Voir ég. C. DUPUIS, *Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines*, éd. Pedone, 1899, p. 301 : « *Le droit de visite est un droit de guerre, ; il naît avec la guerre, il cesse avec elle* ». Ég. T. ORTOLAN, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, T. 1, éd. Cosse et Delamoote, 1845, p. 242 : « *Le droit de visite et de recherche n'existe pas en temps de paix, à moins d'un pacte spécial* ».

[360] R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *op. cit.,* p. 1170.

[361] Article 110 § 2 de la CNUDM.

[362] Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 47, Doc A/3159, p. 284 : «*Si la vérification des papiers du navire de commerce ne dissipe pas les soupçons, un examen ultérieur à bord du navire est autorisé. Cet examen ne doit jamais être utilisé à d'autres fins que celles ayant justifié l'arrêt du navire. C'est pourquoi l'équipage se rendant à bord doit être commandé par un officier responsable de la conduite de ses hommes*.».

[363] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. 2, vol. 2, *op. cit.,* p. 146.

[364] La doctrine évalue le droit de visite différemment. Voir H. CAMINOS, « Enforcement jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea. An overview », *op. cit.,* p. 738 : « *The right of visit comprises two operations : the visit and the search* ». Voir ég. J. KRASKA, « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search, and seizure », *OCLJ*, vol. 16, n°1, 2010, p. 3 : « *The interception and boarding of a ship during peacetime involves the physical act of intercepting a vessel, which may include*

B. L'exercice du droit de visite

93. L'exercice du droit de visite est circonscrit à plusieurs activités considérées comme illicites au sens de la CNUDM (**1**). L'État intervenant demeure encadré dans les mesures qu'il peut prendre contre le navire arrêté, au risque de voir engager sa responsabilité internationale (**2**).

1) Un droit limité à des activités identifiées

94. **L'appréciation du caractère sérieux**. L'exercice du droit de visite constitue une exception conditionnée à l'exclusivité de l'État du pavillon. L'article 110 précise que pour pouvoir intervenir contre un navire étranger, cet État doit disposer au préalable de « *sérieuses raisons* ». Ce degré de sériosité n'est cependant guère plus explicité par la CNUDM. Cette absence de précision est d'autant plus préjudiciable que l'identification des activités illicites est extrêmement complexe sur la façade des océans. Par exemple, en ce qui concerne les actes de piraterie accomplis au large de la Somalie, la distinction entre navires de pêches et navires pirates, souvent utilisés à double emploi dans cette zone géographique, est particulièrement ténue pour les forces opérationnelles[365]. Cette précondition au droit de visite est alors assez délicate à évaluer. D'après la doctrine, cette exigence préalable traduit une volonté des rédacteurs d'introduire une sorte de « *standard minimum* » sur lequel les États doivent s'appuyer pour légitimer leurs actions en haute mer[366]. Néanmoins, la détermination de ces standards, tenter de cibler des critères objectifs d'appréciation d'une situation essentiellement subjective peut s'apparenter à un véritable travail de Sisyphe[367]. Il suit de là que ces « *raisons sérieuses* » seront amenées à varier lors de leur appréciation à la loupe des faits. Comme le remarque très pertinemment le professeur Dupuy, « *pour consolider ou maintenir le caractère*

---

approaching and querying the ship (approach and possibly visit), stopping the vessel, sending a boarding team onto the ship (board), conducting an inspection or search of the ship and its cargo (search), and potentially apprehending persons on board and confiscating the ship or cargo (seizure)». Pour cet auteur, le droit de visite semble différer du droit de perquisition. Pour J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 84-88, identifie quatre « *modalités d'action d'interférence de l'État sur les navires* (...) *Reconnaissance, approche, visite (…) Enquête du pavillon (…) La fouille (…) Le déroutement et l'arraisonnement* ».

[365] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, éd. OUP, 2011, p. 56 : « *Moreover, a lot of vessels in the Gulf of Aden could be said to be « dual-use vessels* ».

[366] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.*, p. 116.

[367] F. DEFFERRARD, *La suspicion légitime*, Thèse, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 1998, *LGDJ*, 2000, p. 7 qui défini la suspicion en tant qu'« *opération intellectuelle consistant à appréhender une situation illicite (…) pour objet de saisir une situation qui, selon toute vraisemblance, a pour source une action humaine illicite* ». Voir ég. G. ROUSSEL, *Suspicion et procédure pénale équitable*, thèse, Université de Nantes, 2007, éd. L'harmattan, 2010 p. 11.

licite de cet acte au regard du droit, son auteur devra indiquer à suffisance les indices et circonstances qui lui permettaient d'avoir de "sérieuses raisons" pour fonder ses soupçons »[368]. L'appréciation du caractère sérieux doit donc nécessairement préexister au moment de l'intervention, mais sa validité sera évaluée uniquement *a posteriori* de sa concrétisation. L'État intervenant devra donc, en cas de litige avec l'État du pavillon, justifier de la légitimité de son action, expliciter les raisons pour lesquelles, au regard de la situation à laquelle il s'est trouvé confronté, il lui est paru opportun de mettre en œuvre ce droit de visite. Il doit donc justifier de plus qu'un simple soupçon[369], dans le meilleur des cas d'adminicules, c'est-à-dire d'éléments concordants de nature à caractériser un commencement de preuve. De surcroît, ces éléments doivent tendre le plus possible vers l'objectivisme, en ce qu'ils ne doivent pas être livrés à l'appréciation discrétionnaire du commandant du navire intervenant pour se prémunir contre de potentiels abus[370].

95. **Un champ d'intervention ciblé**. Tempéré dans son initiation, le droit de visite l'est tout autant dans les activités qu'il vise. En effet, la CNUDM identifie différentes activités pour lesquelles l'exercice du droit de visite est possible. Il s'agit de la piraterie maritime, du transport d'esclave, des émissions non-autorisées, des navires sans nationalité ou de même nationalité que le navire intervenant. Cette liste se présente en elle-même comme exhaustive[371]. Par conséquent, toute activité illicite qui sort du cadre préétabli par la Convention ne semble apparemment pas pouvoir fonder l'exercice du droit de visite sur la base de l'article 110. Une nuance est cependant à apporter. Les trois premières activités mentionnées sont directement reconnues comme illicites par la Convention. Par exemple, en matière de transport d'esclaves, le droit de visite se doit d'être apprécié conjointement avec l'article 99, qui instaure une obligation pour les États d'interdire cette activité et de prendre

[368] P. M. DUPUY, « Le fait générateur de la responsabilité internationale des États », *RCADI*, vol. 188, 1984, p. 70.

[369] R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *op. cit.,* p. 1166. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels in the high seas*, *op. cit.,* p. 62. Pour les deux auteurs, il s'agit d'au minimum « *a mere suspicion* ».

[370] *Cf. infra,* n°184. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels in the high seas*, *op. cit.,* p. 62 : « *This suspicion has to be assessed as objectively as possible, and no left to the complete discretion of the commander of the warship or of the officer in command of the boarding party, as the might be prone to abuse of the right to visit* »..

[371] A. PROELSS & T. HOFMANN, « Law of the Sea and transnational organized crime », *op. cit.,* p. 435. Voir ég. N. BROWN, « Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters : a practitioner's observations », *op. cit.,* p. 72.

des mesures pour en faciliter la répression[372]. La dernière activité évoquée par cet article diffère. En effet, il ne semble pas que le fait de naviguer sans pavillon constitue *stricto sensu* une activité illicite[373]. Étant sans nationalité, le navire sans pavillon ne bénéficie d'aucune protection étatique, en conséquence de quoi il est contrôlable par quiconque. La situation est semblable pour les navires qui cherchent à se dérober au contrôle légitime exercé par leur État de rattachement. Dans tous les cas, l'analyse de l'article 110 montre bien que toutes les menaces à la sûreté maritime analysées dans la présente étude ne permettent pas l'exercice d'un droit de visite en haute mer, hormis le cas dans lequel une telle activité a été entreprise à bord d'un navire sans pavillon. Ce constat est d'autant plus fâcheux que la Convention prévoit la possibilité d'intervenir contre un navire pour des actes qui, dans une conception contemporaine, constituent une menace moindre pour la communauté internationale, comme c'est le cas des émissions non autorisées. Ce regret doit cependant être atténué par le fait que l'article 110 prévoit explicitement que ce droit de visite est susceptible d'être étendu par voie conventionnelle. Il prévoit que de nouvelles exceptions puissent être intégrées dans « *les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par un traité* ». De la sorte, l'apparente exhaustivité de l'article 110 est en réalité relative puisque le recours au droit de visite est potentiellement ouvert à d'autres activités illicites que celles inventoriées dans la CNUDM.

2) Un droit encadré dans sa mise en œuvre

96. **Une compétence encadrée**. Le droit de visite constitue une dérogation majeure à l'exclusivité de l'État du pavillon pour permettre de lutter contre certains comportements néfastes en mer. Seulement, une fois montée à bord, l'autorité intervenante ne peut agir selon la devise de l'abbaye de Thélème. Bien au contraire, elle est limitée dans son champ d'action. Bien que le droit de visite constitue une manifestation de la compétence d'exécution[374], l'État intervenant doit prendre en compte la pression résiduelle exercée par l'État du pavillon. Les actions réalisables suite au droit de visite sont susceptibles de varier en fonction de la nature de l'activité illicite perpétrée[375]. Exception faite des actes de piraterie[376], les États intervenants

[372] Article 99 de la CNUDM : « *Tout État prend des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin*. ». Voir ég. M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, *op. cit.,* p. 38.

[373] R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, *op. cit.,* p. 56. Voir ég. D. P. O'CONNELL, *The international law of the Sea*, *op. cit.,* p. 819.

[374] R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, *op. cit.,* p. 63. « *The right of visit and search may be seen as the first true enforcement mechanise* ».

[375] Y. TANAKA, « Jurisdiction of state and the law of the sea », in A. ORAKHELASHVILI, *Research handbook on jurisdiction and immunities in international law*, éd. Edward Elgar Publisher, 2015, p. 144 : « *The scope of the*

ne peuvent prendre des mesures répressives de nature procédurale et processuelle à l'encontre des personnes suspectées. Cette possibilité reste l'apanage de l'État pavillonnaire. Ainsi, l'État qui a procédé à la visite et a recueilli les preuves attestant de l'existence d'une activité illicite ne peut renvoyer directement les individus présents à bord devant ses juridictions nationales, à moins que l'État du pavillon l'y autorise expressément. Le rôle de l'intervenant ne se limite qu'à regrouper les preuves et établir un rapport qui est ensuite transmis à l'autorité pavillonnaire[377]. Le droit de visite constitue donc essentiellement un droit d'obtention de preuves, mais il n'attribue aucun privilège à l'intervenant pour juger les individus présents à bord. L'exemple de l'affaire du navire *MV So San* est à ce titre particulièrement évocateur. Dans cette affaire, ce navire nord-coréen refuse, malgré des demandes répétées d'un navire de guerre étranger, d'arborer son pavillon. Les autorités intervenantes[378] s'appuient donc sur les dispositions de l'article 110 pour intervenir à son encontre et visiter le navire. Sur ces entrefaites, elles découvrent à bord de nombreux produits et substances dangereux, tels que des missiles Scud B[379]. Néanmoins, l'autorité intervenante se trouve face à un *vacuum* juridique lorsqu'elle souhaite procéder à la saisie des missiles et initier des poursuites contre les membres de bord. En effet, aucune autre mesure que le droit de visite n'est expressément prévue ni par la CNUDM, ni au moment des faits, par aucune autre convention internationale[380]. Le navire arraisonné a alors poursuivi sa route vers son port de destination. Bien que le droit de visite permette de déroger à l'exclusivité de l'État du pavillon et par là même à la liberté des mers, les États ne peuvent sortir du cadre fixé par le

---

right of visit varies according to each item ». Voir ég. M. FINK, *Maritime interception and the law of naval operations*, éd. Springer, 2018, p. 161-162.

[376] *Cf. infra*, n°103.

[377] I. P. BARRY, « The right of visit, search and seizure of foreign flagged vessels on the high seas pursuant to customary international law, a defense of the proliferation of security initiative », *Hofstra L. Rev*., vol. 33, 2004, p. 313, : « *Other states may only report their findings to the proper authorities of the flag state* ». Ég. R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the sea*, *op. cit.,* p. 212.

[378] Il s'agit d'une opération conjointe des États-Unis et de l'Espagne, voir : Y. H. SONG, « The U. S. – led Proliferation Security Initiative and UNCLOS : legality, implementation, and an assessment », *ODIL*, vol. 38, 2007, p. 120.

[379] J. LEWIS & P. MAXON, « L'initiative de sécurité contre la prolifération », *Forum du désarmement*, n°2, 2010, p. 38-39 : « *Sous les sacs de ciment mentionnés dans la liste de marchandise du navire, les Marines trouvèrent 15 missiles Scud B, 15 ogives explosives classiques, 23 conteneurs de propergol et 85 barils de produits chimiques non identifiés*. »

[380] E. PAPASTAVRIDIS, « Maritime terrorism in international law », in B. SAUL, *Research handbook on international law and terrorism*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, p. 80 : « *As we demonstrated in the M/V So San episode, Article 110 LOSC does not accord any further jurisdictional power vis-a-vis stateless vessels than the right of visit.* ». Voir ég. C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, éd. Greenwood publishing group, 2007, p. 151-152. Ég. *Cf. infra*, n°165 et 251.

droit international pour s'octroyer des compétences juridictionnelles supplémentaires[381]. Toute interférence dont le fondement n'est pas légitime conduit à la mise en jeu de la responsabilité de l'État intervenant.

97. La responsabilité de l'État intervenant. L'exception introduite par le droit de visite à l'exclusivité de l'État du pavillon, quoique légitime, doit être mise en pratique de façon pertinente[382]. Pour limiter les interférences intempestives et les résurgences thalassocratiques dans cet espace international, l'article 110 § 3 énonce que « *si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel* ». Cette disposition prévoit la responsabilité de l'État intervenant lors de la mise en œuvre du droit de visite[383]. Cette responsabilité semble devoir être appréciée eu égard aux motifs qui fondent le recours à ce droit. Il s'agit d'une responsabilité qui découle d'un fait illicite réalisé par l'État intervenant qui ne dispose pas de « *sérieuses raisons* » pour motiver son intervention[384]. Néanmoins, lorsque cet État bénéficie de motifs sérieux et agit avec bonne foi mais que la visite ne porte pas ses fruits, il doit pareillement indemniser le navire arraisonné[385]. Il s'agit ici d'une forme de responsabilité objective[386]. Sur ce point, la doctrine s'oppose, certains

[381] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit*., p. 76 : « *Despite the obligation of every flag state to prevent and punish the use of its vessels as slave transports, no right of interference beyond boarding and inspection is conferred (…) In all other cases, presumably, one can inspect but not detain a vessel – and any authority to take enforcement action lies with the flag state unless a special customary or treaty right can be shown* ». Voir ég. D. GUILFOYLE, « *The high seas* », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 220.

[382] J. C. LE COUSTUMER, « La norme et l'exception. Réflexions sur les rapports du droit avec la réalité », *CRDF*, n°6, 2007, p. 19 : « *Pour qu'une exception soit, il faut donc qu'elle s'oppose à une règle, qui elle-même permet de donner signification d'exception à un acte quelconque. L'exception entretient donc un rapport au système de règles lui-même ainsi qu'à une règle en particulier* ».

[383] V. BECKER-WEINBERG, « Flag states' liability for wrongful acts by private military and security companies on board ships », in C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, p. 231. Voir ég. J. ALBERS, *Responsibility and liability in the context of transboundary movements of hazardous wastes by sea : existing rules and the 1999 liability protocol to the Basel Convention*, Thèse, University of Hamburg, 2013, éd. Springer, 2014, p. 50 : « *In UNCLOS, despite several explicit rules on State responsibility, no relevant rules on State liability can be found. Article 110(3) of UNCLOS establishes State liability, albeit no in the context of transboundary environmental damages* ».

[384] M. SØRENSEN, « Principes de droit international public : cours général », *op. cit.,* p. 221 « *Si d'autre part, le motif existe, l'intervention est licite, bien qu'il s'avère que le soupçon n'était pas fondé, c'est-à-dire que le navire n'avait pas commis les actes soupçonnés(…) le navire de commerce doit être indemnisé également dans un tel cas, pourvu que le navire n'ait commis aucun acte qui soit de nature à faire naître les soupçons*. ».

[385] P. M. DUPUY, « Le fait générateur de la responsabilité internationale des États », *op. cit.,* p. 70 : « *Mais ce n'est pas parce que les soupçons n'auront pas été vérifiés par l'arraisonnement que cette indemnisation constituera la mise en œuvre d'une responsabilité sans illicite. C'est parce que, et seulement, au cas où l'État de pavillon du navire arraisonnant possédera la preuve de la bonne foi de ses intentions et du sérieux de ses motifs* ».

[386] J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law*, *op. cit.,* p. 308. L'auteur définit la responsabilité de « *strict liability* ». Voir ég. Annuaire de la commission du droit international, 1995, vol. II(1),

auteurs estimant que seul un droit de visite accompli pour des raisons insuffisantes justifie le versement d'une indemnisation[387]. Pour d'autres, l'article 110-3 renvoie à « *une responsabilité sans faute dans l'exercice de compétences discrétionnaires* »[388], mais qui reste délicate à invoquer par l'État du pavillon du navire arraisonné. La Convention ajoute par ailleurs que le navire arraisonné ne doit pas avoir accompli d'actes conduisant à renforcer la suspicion pesant sur lui. Cette précision semble faire écho à la règle des « *cleans hands* » qui est un préalable à l'agrément des réclamations internationales[389]. L'article 110-3 se présente ainsi comme un mécanisme de responsabilité à la fois atypique mais essentiel. Il tempère les velléités interventionnistes des États en haute mer. C'est d'ailleurs ce que précisent les travaux de la commission du droit international, laquelle justifie l'introduction de ce dispositif « *afin d'éviter des abus* », et ajoute qu'une « *sanction sévère semble justifiée* » pour les États fautifs[390]. En définitive, il est clair que le droit de visite instaure une dérogation réelle à la règle de l'exclusivité. Cette exception réserve une importance certaine à l'État du pavillon, qui est amené à intervenir tout au long des opérations menées contre son navire.

Paragraphe 2 : L'instauration d'un cadre répressif

98. Cette possibilité d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon prend une ampleur renforcée dans le cadre de la lutte contre les navires pirates. Les États intervenants bénéficient d'une compétence universelle pour lutter contre cet acte illicite particulier (A). Les dispositions de la Convention en la matière comportent une dimension répressive affirmée, assimilable dans une certaine mesure à un instrument de droit pénal international (B).

---

doc 1/ CN.4/471, étude des régimes de responsabilité ayant trait au sujet « responsabilité internationale pour les conséquences préjudiciables découlant d'activités qui ne sont pas interdites par le droit international : étude établie par le Secrétariat », p. 81.

[387] R. QUADRI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 113, 1964, p. 464, « *Mais il est évident que le droit de visite n'est prévu que pour les cas de « soupçons fondés », justifiés par des actes du navire de commerce (…) Il est évident qu'on se trouve dans le domaine de la responsabilité, c'est-à-dire d'une obligation fondée sur la commission d'un acte illicite*». Voir ég. B. CONFORTI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 212, 1988, p. 180. Voir ég. R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *op. cit.,* p. 1177 : « *Liability, therefore, does not flow merely from searches that are fruitless, but from visits that are truly unjustified* ».

[388] M. VŒLCKEL, « De l'article 110-3 de la Convention de Montego Bay », *ADMer*, T. 13, 2008, p. 150. Voir ég. R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the Sea, op. cit.,* p. 850 : « *We are here dealing with a case of liability for lawful acts* ».

[389] M. VŒLCKEL, « De l'article 110-3 de la Convention de Montego Bay », *op. cit.,* p. 156. Voir ég. J. SALMON, « Des mains propres comme condition de recevabilité des réclamations internationales », *op. cit.,* p. 225.

[390] Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 47, Doc A/3159, p. 284.

A. La compétence universelle en matière de piraterie

99. La reconnaissance de la compétence universelle en matière de piraterie maritime se fonde à la fois sur la gravité de l'acte en question, mais également sur la spécificité de son lieu de commission (1). Cette compétence octroie à l'intervenant la capacité d'arraisonner un navire pirate et à en juger les membres de bord (2).

1) Les fondements de la compétence universelle pour les actes de piraterie

100. La gravité de l'acte accompli. À mesure que la position portée par Grotius s'est affirmée comme majoritaire dans l'esprit de la communauté internationale, la volonté de maintenir des échanges économiques maritimes sûrs s'est corrélativement développée. Dans ce contexte, la piraterie a constitué l'une des principales préoccupations des États. En effet, la commission de tels actes comporte un degré de gravité majeur susceptible d'impacter la communauté internationale dans son entièreté. Dans cette optique s'est forgée l'idée que les pirates constituent des *hostis humani generis*, c'est-à-dire des ennemis du genre humain[391]. Cette conception de la piraterie s'explique du fait que l'action de ces écumeurs des mers n'est pas ciblée[392] et peut donc toucher n'importe quel navire, indépendamment de sa nationalité. Aussi, tous les États risquent de subir les répercussions d'un acte de piraterie, que ce soit directement, lors d'une attaque contre un navire, ou indirectement, par le poids que fait peser cette menace oppressante sur le commerce international. La piraterie s'est ainsi manifestée comme l'un des premiers crimes internationaux[393], il est alors apparu nécessaire, pour faire face à cette activité criminelle, d'organiser la répression à la même échelle. La compétence universelle s'est présentée comme une solution opportune, en ce qu'elle vise à favoriser « *la sauvegarde de valeurs communes* »[394] de l'ensemble des membres de la communauté

[391] M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, *op. cit.,* p. 26 : « *It seems that pirates were labelled hostis humani generis at about the same time as the freedom of the high seas became the primary if the law of the sea* ». Voir ég. J. GREENE, « Hostis Humani Generis », *Critical inquiry*, vol. 34, n° 4, 2008, p. 683.

[392] E. KONTOROVICH, « A Guantanamo on the sea : the difficulties of prosecuting pirates and terrorists », *CLR*, vol. 98, 2010, p. 251-252 : « *Pirates, by definition, do not discriminate among targets based on nationality and thus endanger the trade of all countries. Their attacks also raise the prices of commodities, so that even nations not directly involved in shipping suffer. Moreover, cargo ships are usually owned by a corporation in one state, fly the flag of a second state, and carry cargo destined for multiple other states. Further, ships often are crewed by people from still other states. Piracy implicates the interests of all of those countries*. ».

[393] G. SIMPSON, « Piracy and the origins of enmity », in M. CRAVEN, M. FITZMAURICE & M. VOGIATZI, *Time, history and international law*, éd. Brill Nijhoff, 2006, p. 219. Voir ég. C. C. JOYNER, *International law in the 21st century : rules for global governance*, éd. Rowman & Littlefield, 2005, p. 137.

[394] B. STERN, « À propos de la compétence universelle », in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 735 : « *Avec le développement d'une plus grande solidarité au niveau international et l'émergence de valeurs qui sont au cœur*

internationale. C'est en rapport à la nature des intérêts à protéger, partagés par les États dans leur dimension collective, que ce mécanisme concourant à une répression universelle s'est constitué[395]. La gravité de l'acte de piraterie requiert impérieusement une réaction internationale, supportée par des outils juridiques efficaces[396]. Ainsi que le résume Dupuis, « *la raison directe et décisive est dans la gravité dont la piraterie menace le commerce universel et dans la nécessité d'une répression étendue* »[397]. Autrement dit, c'est en rapport aux intérêts collectifs qui sont mis en péril par la piraterie que la compétence universelle, qui participe à l'organisation à l'échelle internationale de la répression de la piraterie, est nécessaire.

101. La particularité du lieu de commission. Bien que la reconnaissance de la compétence universelle pour les actes de piraterie se fonde en partie sur la gravité de l'acte accompli, il semble que cette justification ne soit pas en elle-même entièrement suffisante pour légitimer la compétence universelle[398]. Cette compétence s'avère tout autant être la résultante d'une conception fonctionnelle de l'espace maritime, et plus particulièrement de la haute mer[399]. Telle est la position partagée par Vespasien Pella selon lequel « *cette universalité est justifiée non pas par le caractère maritime du crime, mais par le lieu d'exécution du crime, lieu qui doit se trouver en dehors de la juridiction exclusive d'un État déterminé* »[400]. En effet, les actes de piraterie sont accomplis sur cet espace qui ne souffre d'aucune revendication souveraine. Dans cette perspective, l'admission de la compétence universelle tend à extraire les États des limites instaurées par le droit international relatif à l'exercice des compétences en mer. Ainsi, la compétence universelle habilite les États à disposer d'une capacité à réprimer des actes accomplis dans cet espace international indifféremment du pavillon arboré par les navires pirates et sans tenir compte de la nationalité

---

même de cette solidarité, - marquant le passage de la société internationale à la communauté internationale – est aujourd'hui de plus en plus largement reconnue aux États, une compétence universelle, destinée à être mise en œuvre pour la sauvegarde des valeurs communes ».

[395] M. A. PASCULLI, « Universal jurisdiction between unity and fragmentation of international criminal law », *RCVS*, vol. V, n°1, 2011, p. 25. Voir ég. M. C. BASSIOUNI, « Universal jurisdiction for international crimes ; historical perspectives and contemporary practice », *VJIL*, vol. 42, 2001, p. 88.

[396] Y. S. KRAYTMAN, « Universal jurisdiction – historical roots and modern implications », *BJIS*, vol. 2, 2005, p. 94-95 : « *The principle of universality recognises that certain crimes are of such an atrocious and dangerous nature that all states have a responsibility or a legitimate interest to take action* ».

[397] C. DUPUIS, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 32, 1930, p. 191.

[398] I FOUCHARD, *Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, *op. cit.,* p. 201 : « *Ainsi, la nature ou la gravité de ces actes, en tant que tels, ne justifie aucunement cette stigmatisation du pirate comme ennemi du genre humain, ceci d'autant plus que la course était encore à cette époque parfaitement licite* ».

[399] B. S. BROWN, « The evolving concept of universal jurisdiction », *NELR*, vol. 35, 2001, p. 383.

[400] V. PELLA, « La répression de la piraterie », *op. cit.,* p. 167.

des auteurs ou même des victimes. La fonction de la compétence universelle - lorsqu'elle a trait aux actes de piraterie maritime - est de mettre à disposition d'un maximum d'État un titre de compétence pour réprimer une activité accomplie au-delà des espaces soumis à leur souveraineté. Dès lors, elle reflète une volonté d'efficacité en ce qu'elle s'extirpe de tous les potentiels conflits de juridiction afin de se focaliser uniquement sur la répression[401].

2) L'appréhension de la compétence universelle

102. Approche de la compétence universelle. D'un point de vue doctrinal, la compétence universelle s'apprécie comme étant « *l'aptitude reconnue aux tribunaux de tout État à juger des faits (...) quels que soient le lieu de l'infraction et la nationalité de l'auteur de l'infraction* »[402]. Il ressort de cette définition que pour mettre en œuvre cette compétence, l'État n'est pas tenu de démontrer un lien de rattachement avec l'infraction commise. Le titre de compétence s'extirpe de la répartition traditionnelle tantôt fondée sur la territorialité et tantôt sur la nationalité. Ainsi, de façon générale, la compétence universelle peut très bien justifier une action judiciaire contre des individus présents à bord d'un navire étranger et dont les victimes sont des ressortissants étrangers[403]. Bien entendu, préalablement à cette action, il faut que l'acte illicite ait été reconnu à l'échelle internationale comme susceptible de justifier le déclenchement de cette compétence. Différents crimes peuvent se voir invoquer une compétence universelle. C'est le cas non seulement de la piraterie maritime, mais aussi du trafic d'esclave, du génocide, des crimes de guerre ou encore de certaines formes de terrorisme[404]. Concernant plus spécifiquement la piraterie maritime, il appert que l'action de

[401] A. CASSESE, « When may senior state officials be tried for international crimes? Some comments on the Congo v. Belgium case », *EJIL*, vol. 13, 2002, p. 957 : « *One of the reasons most likely motivating this legal regulation is that, at a time when piracy was rife and all states of the world were therefore eager to capture persons engaging in this crime, potentially innumerable 'positive conflicts of jurisdiction' were settled in this way*. ». Voir ég. A. GRYMANELI, « La compétence des tribunaux internes en matière de piraterie », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 224.

[402] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit.,* p. 212, entrée « *liberté des mers* ». Voir ég. International Law Association, London conference, Committee on international human rights law and practice, *final report on the exercise of universal jurisdiction in respect of gross human rights offences*, 2000, p. 2 : « *Under the principle of universal jurisdiction a state is entitled or even required to bring proceedings in respect of certain serious crimes, irrespective of the location of the crime, and irrespective of the nationality of the perpetrator or the victim*. ».

[403] B. STERN, « À propos de la compétence universelle », *op. cit.,* p. 735 : « *Par l'exercice de sa compétence universelle, tout État peut en effet poursuivre des crimes commis par des étrangers à l'étrangers, si ces crimes sont reconnus par la communauté internationale comme des actes commis par des ennemis du genre humain* ».

[404] K. C. RANDALL, « Universal jurisdiction under international law », *Tex. L. Rev*., vol. 66, 1988, p. 785.

l'État intervenant ne souffre d'aucune limitation *ratione loci* ou *ratione personae*[405]. Aussi, comme il vient de l'être explicité, il peut tout à fait intervenir en haute mer contre un navire qui n'arbore pas son pavillon, et cela même si aucun de ses ressortissants n'est concerné par l'acte criminel accompli (auteur ou victime). La compétence universelle se présente donc comme une règle spéciale, qui octroie à un État une légitimité à connaître certains faits criminels sans pour autant bénéficier d'un lien de rattachement avec ceux-ci.

103. La nature de la compétence universelle face à la piraterie. La compétence universelle s'apparente dans son essence à une compétence normative[406]. Elle vise à rendre le droit de tout État applicable concernant des faits pour lesquels ces derniers ne disposeraient pas de lien de rattachement. C'est à ce titre d'ailleurs que le professeur O'Keefe l'évalue comme une « *compétence normative universelle* », dans le sens où un État peut connaître de ces faits en l'absence de tout lien reconnu fondant sa compétence[407]. En outre, dans le cadre de la mise en œuvre de cette répression universelle, la compétence adjudicative s'inscrit dans la même veine que son pendant normatif. C'est ce que relève le professeur Colangelo, lequel met en exergue le fait que « *la compétence adjudicative dépend substantiellement de la définition du crime tel que réalisé par la compétence normative* »[408]. Par conséquent, il existe une « *symbiose* »[409] de ces deux compétences, mais qui, dans le cas de la piraterie, est subordonnée à la traduction par l'État au sein de son ordre juridique interne des dispositions législatives spécifiques pour connaître de cet acte illicite[410]. Enfin, la compétence universelle relative à la piraterie contient un volet propre à la compétence d'exécution, autorisant les États à prendre des mesures coercitives à l'encontre des navires suspects, indifféremment de leur nationalité. Il s'agit même pour certains auteurs d'une « *compétence d'exécution universelle* »[411], en ce qu'elle peut être exercée par tout État envers n'importe quel type de

[405] A. BUCHER, « La compétence universelle civile », *op. cit.,* p. 101.
[406] R. O'KEEFE, « Universal jurisdiction : Clarifying the basic concept », *JICJ*, Vol. 2, 2004, p. 745. Voir ég. D. GUILFOYLE, *International criminal law*, éd. OUP, 2016, p. 37.
[407] R. O'KEEFE, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 17 : « *Putting it more succinctly, it is prescriptive criminal jurisdiction in the absence of any other internationally-recognized head of prescriptive criminal jurisdiction* ».
[408] A. J. COLANGELO, « The legal limits of universal jurisdiction », *VJIL*, vol. 47, n°1, 2005, p. 13 : « *In other words, universal adjudicative jurisdiction depends upon the definitional substance of the crime as prescribed by universal prescriptive jurisdiction* ».
[409] *Ibid.* p. 13.
[410] M. GARDNER, « Piracy prosecutions in national courts », *JICJ*, vol. 10, 2012, p. 802-803. Voir ég. A. J. COLANGELO, « The legal limits of universal jurisdiction », *op. cit*., p. 1 : « *Unlike other bases of jurisdiction in international law, the prescriptive substance of universal jurisdiction authorizes and circumscribes universal adjudicative jurisdiction; in other words, it defines not only the universal crimes themselves, but also the judicial competence for all courts wishing to exercise universal jurisdiction* ».
[411] R. CHURCHILL, « The piracy provisions of the UN Convention on the law of the sea – fit for purpose? », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*,

navire privé. En quelque sorte, le navire ayant servi à la commission d'un acte de piraterie perd la protection pavillonnaire dont il bénéficie et se voit en conséquence contrôlable par tous. En résumé, la compétence universelle telle que présentée dans la CNUDM comporte des éléments incluant les trois types de compétences reconnues par le droit international[412]. Les États ont donc à disposition tous ce qu'il faut pour parvenir à une répression universelle[413] de cette activité sans qu'une limitation instaurée par l'exclusivité de l'État du pavillon ne vienne freiner son action.

B. Le volet répressif de la CNUDM

104. La CNUDM adopte une approche réellement répressive de la piraterie maritime. Elle prend un soin particulier à définir les éléments constitutifs de cet acte illicite (**1**), avant de détailler les conditions de sa répression (**2**).

1) La qualification de l'infraction de piraterie

105. Les éléments matériels qualifiant l'infraction. La doctrine s'est longtemps affrontée sur les éléments constitutifs de l'infraction de piraterie maritime. La Convention sur la haute mer, puis la CNUDM son parvenue à ériger une définition assez précise. L'article 101 identifie la piraterie comme « *tout acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passages d'un navire ou d'un aéronef privé (…) et dirigé contre un navire (…) en haute mer* ». Plusieurs éléments se détachent de cette définition. Tout d'abord, la CNUDM recense de trois types d'actes (violence, détention, déprédation) suffisamment généraux dans leur description pour englober d'autres actes illicites plus précis, tel que le vol, le pillage, le kidnapping, ou le meurtre par exemple[414]. Ensuite cet article

---

Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 24 : « *in other word, enforcement jurisdiction is universal* ». Voir ég. A. PETRIG, « Piracy », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 861.

[412] K. SAIFUL, « Prosecution of maritime pirates : the national court is dead – long live the national court? », *WILJ*, vol. 32, n°1, 2014, p. 47.

[413] H. DONNEDIEU DE VABRES, *Les principes modernes du droit pénal international*, éd. Sirey, 1928, p. 135-136 : « *Dans sa notion élémentaire, et son expression absolue, le système de la répression universelle, ou de l'universalité du droit de punir est celui qui attribue vocation aux tribunaux répressifs de tous les États pour connaître d'un crime par un individu quelconque, en quelconque pays que ce soit* ».

[414] N. HONG, *UNCLOS and ocean dispute settlement : law and politics in the South China sea*, Thèse, University of Alberta, 2010, éd. Routledge, 2012, p. 155. Voir ég. K. FURUYA, « Japanese anti-piracy law : protection of flagged-out ships », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, p. 91. Ég. V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *op. cit.,* p. 286 : « *Parallèlement, il faut comprendre que la*

subordonne la qualification de piraterie à l'implication d'au moins deux navires[415]. Ainsi, les actes perpétrés à bord d'un navire, mais qui ne proviennent pas d'une intervention extérieure d'un autre navire, comme la mutinerie, ne peuvent caractériser une telle infraction[416]. C'est aussi le cas des actes de sabotage, bien souvent réalisés en amont du départ du navire en mer et surtout accomplis directement à bord du navire[417]. Enfin, l'article 101 apporte des précisions quant au lieu de commission de l'acte de piraterie. De prime abord, il semble circonscrire géographiquement cette infraction à la haute mer ou « *dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* »[418]. Cette disposition doit néanmoins être appréciée à l'aune de l'article 58 § 2 de la CNUDM aux termes duquel plusieurs articles, dont ceux relatifs à la piraterie, s'appliquent au sein de la ZEE, sauf en cas d'incompatibilité. Il n'existe pas de contradiction manifeste entre les dispositions sus-évoquées et celles relatives à la ZEE, de sorte que ces deux espaces sont confondus en matière de piraterie[419].

106. L'appréciation de l'intention. La CNUDM prévoit que les actes constitutifs de l'infraction de piraterie doivent être perpétrés à des « *fins privées* ». Cette expression diffère de celle utilisée par la Convention sur la haute mer, qui préférait se référer à des « *buts personnels* »[420]. Dans les deux cas, il semble que l'intention criminelle ne se limite pas au simple *animus furandi*, c'est-à-dire à la volonté de s'enrichir. C'est ce qui ressort d'ailleurs des travaux de la Commission de droit international qui explicitent cet élément intentionnel et exposent que les actes de piraterie ne sont pas animés uniquement par une intention de lucre, mais peuvent également être animés par des sentiments assimilables à de la justice privée, comme la vengeance par exemple[421]. Malgré tout, certaines activités illicites sont constituées

---

référence à l'illégalité des actes pris en considération (violence,détention, déprédation) est une référence générique aux législations internes ».

[415] J. L. JESUS, « Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea : legal aspects », *op. cit.,* p. 286 : « *The piracy definition imposes a two-vessel requirement* ».

[416] J. KRASKA, *Contemporary maritime piracy : international law, strategy, and diplomacy at sea*, éd. Praeger, 2011, p. 217.

[417] S. L. HODGKINSON, « The governing international law on maritime piracy », in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON & M. STERIO, *Prosecuting maritime piracy : domestic solutions to international crimes*, éd. Cambridge University press, 2015, p. 18.

[418] V. BORÉ-EVENO, « La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime – une adaptation contrastée au droit international », *ADMO*, T. XXIX, 2011 p. 200. Voir ég. Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 38, Doc A/3159, p. 282.

[419] F. ORREGO VICUÑA, « La zone économique exclusive : régime et nature juridique dans le droit international », *op. cit.,* p. 86. Ég. T. A. CLINGAN, « Freedom of Navigation in a Post-UNCLOS III Environment », *Law and Contemporary Problems,* vol. 46, n°2, 1983, p. 114.

[420] Article 15 de la Convention sur la haute mer de 1958.

[421] Annuaire de la commission du droit international, vol. II, 1956, commentaire de l'article 38, Doc A/3159, p. 282 : « *l'intention de lucre (animus furandi) n'est pas nécessaire; des actes de piraterie peuvent être inspirés par des sentiments de haine ou de revanche, et non seulement par le désir de lucre* ».

d'éléments matériels proches de ceux qui composent l'infraction de piraterie, mais dont les motivations sont tout autre. C'est par exemple le cas du terrorisme, ou encore de l'action des activistes environnementaux qui agissent sur l'espace maritime. La question de l'interprétation de ces fins privées revêt donc une importance décisive, car elle justifie le déploiement de la compétence universelle d'un État. Il faut admettre qu'une conception *lato sensu* de ces « *fins privées* » peut faciliter l'exercice des mesures de police en mer contre les violences protéiformes qui y sévissent[422]. Or, il faut ajouter que parallèlement, le recours à la compétence universelle constitue une exception au principe de liberté des mers. Aussi, pour éviter des interférences injustifiées à l'exclusivité de l'État du pavillon, il est impératif que cette compétence soit réservée aux seuls actes de piraterie tels que conventionnellement définis[423]. Ce contraste dans l'appréhension juridique des « *fins privés* » révèle une opposition entre une approche pragmatique des principes de la CNUDM et une approche idéaliste. Au demeurant, il semble qu'une interprétation extensive des dispositions de l'article 101 trahisse l'esprit du texte. Une telle lecture pourrait conduire à justifier une intervention contre des personnes privées qui ne se présentent pas essentiellement comme des *hostis humani generis*, tel que des manifestants politiques par exemple. Du reste, la frontière entre les fins privées et les fins politiques étant assez poreuse, il ne peut être totalement exclu qu'un État puisse mettre en œuvre sa compétence universelle aux fins de réprimer des actes de violence motivés par des idéaux politiques[424].

107. Une définition incomplète. La définition apportée par la CNUDM a le mérite de fixer un cadre général pour mieux saisir la façon dont est entendue la piraterie maritime à l'échelle internationale. C'est d'ailleurs la seule activité illicite qui fait réellement l'objet d'une définition dans ce texte. Pour cette raison, l'article 101 peut être dans une certaine mesure

[422] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 36.

[423] J. L. JESUS, « Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea : legal aspects », *op. cit.,* p. 378 : « *Today, however (…) it would be appear to be a lost cause to continue insisting on considering such a politically-motivated act as piracy* ». Voir ég. M. HALBERSTAM, « Terrorism on the high seas : the Achille Lauro, piracy, and the IMO Convention on maritime safety », *AJIL*, vol. 82, n°2, 1988, p. 291 : « *Thus, even if one finds sufficient historical and/or teleological justification for concluding that the piracy provisions of the Geneva and UN Conventions are applicable to maritime terrorism, it would be preferable to adopt a Convention dealing with maritime terrorism specifically* ».

[424] *Cf. infra*, n°164. Voir ég. R. CHURCHILL, « The piracy provisions of the UN Convention on the law of the sea – fit for purpose? », *op. cit.,* p. 18 : « *The conclusion that emerges from the above discussion is that acts of violence or depredation against shipping that are carried out for purely mercenary reasons or by terrorists are committed for private ends. On the other hand, such acts that are carried out by insurgents or are authorised by a state are not committed for private ends and so cannot constitute piracy* ».

perçu comme une incrimination conventionnelle au sens du droit pénal international[425]. À première vue, cet article semble en effet contenter les exigences du principe de légalité criminelle *nullum crimen sine lege scripta, nullum crimen sine lege certa*[426]. De surcroît, la Convention parvient avec un certain succès dans cet article à se familiariser avec le vocabulaire propre au droit pénal. Elle détermine les éléments constitutifs de l'infraction de piraterie, et évoque même l'infliction d'une peine par les États[427]. Il faut en outre ajouter que certaines caractéristiques propres aux conventions répressives se retrouvent au sein de la CNUDM. C'est le cas en particulier de l'encouragement adressé aux États d'incriminer la participation, l'incitation ou encore la tentative de commission d'une infraction de piraterie[428]. Néanmoins, ces dispositions présentent un défaut majeur qui conduit à penser qu'elles ne peuvent être considérées comme instaurant une réelle incrimination conventionnelle[429]. La CNUDM ne contraint pas expressément les États à traduire dans leur ordre juridique interne les dispositions spécifiques à la piraterie. Autrement dit, ceux-ci ne sont pas tenus de retranscrire la définition apportée par la CNUDM dans leurs différentes législations pénales nationales. Cette incorporation revêt pourtant une importance centrale, car c'est bel et bien aux juridictions internes qu'il revient d'assurer la répression de cette infraction internationale[430]. Cette défaillance se présente alors comme préjudiciable à l'effectivité des dispositions relatives à la piraterie, *a fortiori* parce que la Convention n'est pas d'application directe dans l'ordre juridique interne des États[431].

---

[425] C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 12. Voir ég. C. BASSIOUNI, *Introduction au droit pénal international*, éd. Bruylant, 2002, p. 227.

[426] M. VŒLCKEL, « La piraterie est-elle un crime de droit des gens? », *ADMer*, T. V, 2000, p. 106.

[427] I FOUCHARD, *Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, *op. cit.,* p. 204-205. Voir ég. article 105 de la CNUDM.

[428] Article 101 (b) et (c) de la CNUDM.

[429] C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, *op. cit.,* p. 227 : « *Le critère est double et cumulatif : que la convention impose une véritable obligation d'incriminer dans l'ordre juridique interne ; qu'elle décrive avec suffisamment de précision les comportements qu'elle interdit* ».

[430] I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 871 : « *l'ordre juridique interne n'est ici que l'instrument d'une répression qui obéit à une logique internationale et dont les principes sont posés par des normes internationales, principalement conventionnelles* ». Voir ég. T. P. CHIMIMBA, « United Nations security council resolution 1373 (2001) as a tool for criminal law enforcement », in T. MALUWA, M. DU PLESSIS & D. TLADI, *The pursuit of a brave new world in international law – Essays in honour of John Dugard*, éd. Brill Nijhoff, 2017, p. 387.

[431] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, éd. OUP, 2012, p. 32 : « *Self-execution of the definition has not been entirely successful* ». Voir ég. J. VERHOEVEN, « La notion d'« applicabilité directe » du droit international », *RBDI*, 1980, p. 243 : « *Traditionnellement, l'applicabilité directe peut être entendue de l'aptitude d'une règle de droit international à conférer par elle-même aux particuliers, sans requérir aucune mesure interne d'exécution, des droits dont ils puissent se prévaloir devant les autorités (juridictionnelles) de l'État où cette règle est en vigueur* ». Ég. M. MANOUVEL, « Piraterie maritime, droit international, droits internes et volonté politique », *ADMer*, t. 14, 2009, p. 173.

2) La répression des actes de piraterie

108. Des mesures coercitives graduelles. Cette définition des actes de piraterie reste utile pour déterminer le cadre dans lequel les États sont susceptibles de mettre en œuvre leur compétence. Comme le relève la professeure Abellán Honrubia, « *l'objectif des conventions n'est pas tant la qualification du délit de piraterie que la répression des actes illégaux indiqués* »[432]. Aussi, afin de lutter contre ce type d'activité prohibée, les États jouissent d'un arsenal juridique développé et échelonné. En premier lieu, ils peuvent exercer un droit de visite dans les conditions évoquées précédemment[433]. Si ses soupçons sont avérés ou du moins renforcés par cette inspection, l'État intervenant voit sa compétence s'accroître. Les dispositions de l'article 105 précisent qu'il peut « *saisir un navire (…) à la suite d'un acte de piraterie (…) et appréhender les personnes et les biens se trouvant à bord* ». Il s'agit donc d'une compétence d'exécution consolidée, qui laisse à l'autorité intervenante, exclusivement un navire public[434], la possibilité de contrôler le navire pirate et d'arrêter ses membres de bord[435] sans l'accord préalable de l'État du pavillon. De même, la seconde partie de l'article 105 reconnaît expressément la compétence des juridictions nationales de l'État capteur. Elle ajoute que « *les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire* ». Il faut préciser ici que l'État capteur des pirates n'est pas le seul qui puisse exercer sa compétence juridictionnelle[436]. En effet, rien dans la CNUDM n'exclut la possibilité que les suspects appréhendés puissent être transférés vers un autre État. L'objectif essentiel de cette disposition est avant tout que les actes de piraterie soient effectivement réprimés[437]. Dans tous les cas, l'article 105 offre aux États intervenants des moyens juridiques étendus pour mettre

[432] V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *op. cit.,* p. 286.
[433] *Cf. supra*, n°92.
[434] Article 107 de la CNUDM : « *Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie* ».
[435] Article 103 de la CNUDM : « *les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101* ».
[436] R. GOSALBO-BONO & S. BOELAERT, « The European Union's approach to combating piracy at sea : legal aspects », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 118.
[437] A. PETRIG, *Human rights and law enforcement at sea : arrest, detention and transfer of piracy suspects*, Thèse, Université de Bâle, 2013, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 236 : « *Article 105 UNCLOS does not prohibit transferts and detention pending transfer* ». Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 152 « *They are free to decide whether they want to prosecute or extradite piracy suspects who are in their hands given that the piracy law does not contain an aut dedere aut iusdicare clause* ». Ég. E. SOMERS, « Prosecution of alleged pirates in the 1982 law of the sea convention : is outsourcing the solution? », *RDBI*, vol. 47(1), 2014, p. 114-115.

fin aux actes de piraterie. Cependant, s'ils disposent de prérogatives importantes, celles-ci doivent être exercées de façon raisonnable. L'article 106 approuve la possibilité d'engager la responsabilité de l'État capteur en cas de saisie arbitraire, résultant d'un fait internationalement illicite[438].

109. Sur le caractère obligatoire de l'intervention. Représentant une exception majeure à l'exclusivité pavillonnaire, la mise en œuvre des dispositions de l'article 105 n'est pas imposée aux États. La professeure Stern souligne très pertinemment à ce titre que « *lorsque le droit international reconnaît à un État une compétence universelle, cela signifie que l'État a le droit d'exercer une compétence pour certains actes qui ne se sont pas produits sur son territoire* »[439]. Il ne s'agit donc pas d'une obligation mise à la charge de ce dernier. La formulation de la CNUDM tend à valider cette thèse, car l'article 105 emploie le verbe « *pouvoir* » plutôt que celui de « *devoir* » dans son énoncé. Par ailleurs, la Convention ne contient pas de clause *aut dedere aut judicare*, laquelle se manifeste comme une « *obligation alternative* »[440] à la charge de l'État qui le contraindrait soit à poursuivre, soit à extrader les personnes arrêtées[441]. Ainsi, de nombreux États se montrent réticents à exercer des poursuites contre les auteurs d'acte de piraterie. Cette retenue trouve notamment sa cause dans les complexités inhérentes à la nature même de ce crime, et dans les coûts potentiellement engendrés par le rapatriement d'un pirate à terre[442]. La seule obligation mise à la charge des États est celle de coopération fixée à l'article 100. La lecture croisée des différentes dispositions de la Convention relative à la piraterie conduit le juge Wolfrum à penser que « *les États ne peuvent décliner à intervenir contre des actes de piraterie* »[443]. Certes, il serait mal perçu à l'échelle internationale de laisser s'accomplir de tels actes. Pour autant, il ne semble pas qu'il existe de réelles obligations expressément mentionnées au sein de la CNUDM. Aucun impératif reposant sur les États ne les contraint à poursuivre les auteurs d'actes de piraterie devant leurs juridictions nationales, ce qui en fait une compétence

[438] Sur les différences entre la responsabilité de l'article 106 et l'article 110 de la CNUDM, voir P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law, op. cit.,* p. 118 : « *Therefore, the meanings of art 106 and art 100 para. 3 significantly differ. The seizure of a suspected pirate only leads to an obligation to compensate if no « adequate grounds » for the suspicion were present. Article 106 LOSC thus requires an internationally wrongful act.* ».

[439] B. STERN, « À propos de la compétence universelle », *op. cit.,* p. 737.

[440] A. DA ROCHA FERREIRA, C. CARVALHO, F. GRAEFF MACHRY & P. ARRETO VIANNA RIGON, « The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare) », *UFRGS Model United nations journal*, vol. 1, 2013, p. 202.

[441] *Cf. infra*, n°204.

[442] V. GOLITSYN, « Maritime security (case of piracy) », *op. cit*., p. 1174.

[443] R. WOLFRUM, « The obligation to cooperate in the fight against piracy – legal consideration », *op. cit.,* p. 95. Voir ég. H. TUERK, « Combating piracy : new approaches to an ancient issue », *op. cit*., p. 472.

essentiellement facultative[444]. De façon générale, le cadre juridique relatif à la piraterie maritime permet aux États d'intervenir de façon large contre ce fléau des mers. En dépit de certaines lacunes, les articles 100 à 107 forment dans leur ensemble un agencement normatif à vocation essentiellement répressive. Si elles apparaissent quelque peu discordantes avec le reste de la CNUDM, ces dispositions témoignent d'une volonté certaine de contribuer à la répression des actes prohibés accomplis en mer.

---

110. Conclusion du Chapitre. Les États sont maîtres d'un ensemble de prérogatives variées pour intervenir à l'encontre des navires qui exercent une activité illicite au sens de la CNUDM. L'État côtier peut ainsi recourir à un droit de protection contre les navires qui enfreignent les règles relatives au passage dans la mer territoriale. Les prérogatives dont il dispose ne sont en rien limitées à la seule violation de cette manifestation du principe de liberté des mers, puisqu'il peut potentiellement s'employer même lorsqu'un navire est en situation de passage inoffensif. La prise en compte des intérêts côtiers est telle que l'autorité riveraine peut être amenée à étendre sa compétence au-delà des espaces sur lesquels elle exerce habituellement ses pouvoirs souverains. C'est ce que permet le droit de poursuite, qui prolonge sa capacité à agir jusqu'en haute mer contre un navire qui n'a pas respecté ses législations nationales. Ainsi, il est manifeste que l'État côtier bénéficie d'un large éventail de mesures de contrôle à l'encontre des navires étrangers ayant attenté à ses intérêts. En haute mer, les possibilités d'intervention sont plus restreintes compte tenu de l'affirmation du principe de liberté des mers, lequel s'exerce au travers de la *lex vexillum*. Les États autres que pavillonnaires bénéficient également de plusieurs possibilités pour contrôler l'activité des

[444] G. DE LA PRADELLE, « La compétence universelle », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 913 : « *Certaines compétences universelles sont, en effet, facultatives (par exemple, en matière de piraterie, l'article 105 de la Convention de Montego Bay).* ». Voir ég. E. SOMERS, « Piraterie maritime et droit international », in L. LE HARDŸ DE BEAULIEU, *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. Presse universitaire de Namur, 2007, p. 20-24. Ég. M. Z. KULYK, « Piracy, hijacking, and armed robbery against ships », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law, vol. III, Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 398.

navires dans cet espace. Ils peuvent ainsi mettre en œuvre un droit de visite leur permettant de contrôler l'activité d'un navire étranger dans diverses situations identifiées. Les mesures à prendre après l'inspection restent du privilège de l'État du pavillon, excepté en matière de piraterie. Pour cette dernière activité, les intervenants sont titulaires d'une compétence universelle qui leur permet à la fois d'intervenir contre le navire et d'attraire les auteurs de tels actes devant leurs juridictions nationales. En définitive, les prérogatives conférées aux États en matière de lutte contre les activités illicites en mer symbolisent les discordances propres au droit de la mer. Elles incarnent les tensions entre l'affirmation d'une navigation libre et le désir des États d'étendre leur contrôle sur l'espace maritime. La reconnaissance conventionnelle d'un principe de non-interférence adossé à plusieurs possibilités de s'en extraire pour faire face à des activités données contribue à instaurer un juste équilibre. Ce compromis est essentiel, car il vise à la fois à stabiliser de façon pérenne les relations entre États sur la surface des mers tout en assurant le bon déroulement des opérations commerciales réalisées par les acteurs de la vie maritime.

111. Conclusion du Titre. La CNUDM constitue le socle central sur lequel se bâtit le dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer. Elle détermine et délimite l'ensemble des compétences étatiques susceptibles d'être exercées sur cet espace si particulier. Les États sont restreints dans leur possibilité d'intervention par la reconnaissance de droits d'utilisation de la mer ouverts à tous les usagers de cet espace. C'est à travers ces droits que se détermine la licéité d'une activité menée sur cet espace. Lorsqu'une activité est exercée dans le respect de ces droits d'utilisation, elle est considérée comme licite et régie de façon exclusive par l'État du pavillon. A contrario, une activité est à apprécier comme illicite lorsqu'elle justifie une interférence conventionnellement reconnue à l'exclusivité pavillonnaire. Face à ces actes, les États peuvent recourir à un ensemble de prérogatives étendues qui varient en fonction de l'espace maritime appréhendé ainsi que de la nature de l'activité réalisée. Il apparaît donc que la CNUDM se présente comme un instrument à la fois pertinent sur le plan juridique et opportun pour contrecarrer les actes illicites qui sévissent en mer.

Néanmoins, ce pilier conventionnel souffre de manquements, lesquels se manifestent à différents titres. Tout d'abord, il est apparent que la CNUDM accorde une place prépondérante à l'État du pavillon. Plusieurs dispositions de la Convention mettent l'accent sur le rôle actif qu'il est censé avoir, que ce soit en matière de contrôle des navires lancés en mer, pour autoriser l'intervention contre l'un de ces navires, ou pour assurer la répression des membres de bord appréhendés. Or, en pratique, l'autorité pavillonnaire s'avère bien souvent défaillante dans la mise en œuvre de ce contrôle. Ensuite, il est important de relever que certaines menaces à la sûreté maritime ne sont pas, ou peu prises en compte par la CNUDM. Toutefois, de telles lacunes ne sauraient être reprochées aux rédacteurs du texte. Ce serait là commettre un anachronisme malvenu. La criminalité étant par nature évolutive, les menaces contemporaines ne sont pas nécessairement celles présentes il y a plus de 30 ans, et le texte de 1982 ne pouvait se faire l'oracle des dangers futurs. Enfin, il est manifeste que la Convention n'adopte pas une approche suffisamment répressive des activités illicites menées en mer. Elle se contente de déterminer des modalités d'intervention à l'encontre des navires interlopes, mais elle ne définit que trop rarement les éléments constitutifs du comportement à interdire, exception faite des dispositions relatives à la piraterie.

En définitive, il est observé que la CNUDM demeure un instrument juridique précieux, qui ne doit pas être pris isolément. Au contraire, elle doit être perçue comme une première pierre

dans l'élaboration d'un édifice normatif dédié à la lutte contre les activités illicites en mer sur lequel viennent se greffer d'autres conventions internationales répressives. La CNUDM se présente donc à la fois comme un outil à la fois indispensable et incomplet, mais « *il faudra apprendre à voir cette œuvre mutilée comme une œuvre totale* »[445].

[445] Article de Jean-Paul Sartre sur la mort de Albert Camus, texte publié le 7 janvier 1960 dans « France Observateur ».

Titre II – La lutte contre les activités illicites dans l'espace

112. Bien qu'indispensable pour assurer le bon ordre entre les États sur l'espace maritime par la reconnaissance de droits d'utilisation de la mer, les dispositions de la CNUDM ne sont à elles seules pas suffisantes pour traiter de l'ensemble des menaces qui pèsent sur les océans. Il ne faut pas voir dans ce constat un problème inextricable. En effet, le droit de la mer ne constitue pas un îlot normatif autarcique. Il est au contraire nourri d'autres branches du droit qui consolident et étayent son contenu. C'est ce que le juge Tullio Treves identifie lorsqu'il qualifie cette branche du droit international de « *droit sectoriel qui croise d'autres droits sectoriels* »[446]. Cette observation générale est tout à fait à propos en ce qui concerne la lutte contre les activités illicites en mer. Il ressort des précédents développements que la CNUDM se concentre avant tout sur l'espace. Elle n'a pas vocation à organiser à l'échelle internationale la gestion pénale de l'ensemble des activités qui sont accomplies en mer. Par conséquent, ce socle initial doit être nécessairement accompagné d'autres conventions internationales se focalisant sur l'acte en lui-même et organisant la coexistence des souverainetés étatiques sur le plan répressif. C'est là le rôle des conventions de droit pénal international, qui sont amenées à s'insérer dans le cadre prédéfini par la CNUDM.

Ces conventions répressives témoignent d'un processus d'internationalisation des droits pénaux nationaux, qui se manifeste par une réprobation à l'échelle internationale de certaines activités menées en mer (**Chapitre 1**). Ces conventions intègrent des mécanismes coopératifs additionnels, dans le but de faciliter l'intervention contre les navires étrangers suspects et la répression des actes infractionnels commis en mer (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 - L'internationalisation de la réprobation

Chapitre 2 - L'internationalisation de la répression

[446] T. TREVES, « L'État du droit de la mer à l'approche du XXIème siècle », *ADMer*, 2000, p. 132.

Chapitre 1 – L'internationalisation de la réprobation

113. La mer est un espace par nature international. Aussi, les activités qui sont réalisées en son sein sont marquées par cette internationalité, ce qui nécessite leur prise en charge par une norme conventionnelle. Il est important de préciser que cette internationalisation n'est pas limitée aux seules préoccupations de la vie maritime. Dans le contexte actuel de mondialisation, rares sont les domaines de la vie juridique régentés exclusivement par les États. C'est ce que relève le professeur Kolb qui constate une « *explosion des matières couvertes par le droit international* » de façon continue depuis le XIXème siècle[447]. Toutes les activités classiquement régulées par les États sont susceptibles de subir l'influence du droit international. Cette internationalisation s'avère des plus complexe lorsqu'elle touche à un domaine aussi intimement rattaché à la souveraineté que l'est le droit pénal. En effet, poser un interdit et en sanctionner la violation constitue une manifestation flagrantes de la puissance souveraine d'un État. Ainsi, la reconnaissance du caractère infractionnel d'une activité comportant un élément d'internationalité s'appuie sur une action conjointe du droit international et des droits nationaux (**Section 1**). C'est sur une cette articulation que sont appréhendées la plupart des menaces à la sûreté maritime portées à l'étude (**Section 2**).

Section 1 – La reconnaissance internationale du caractère illicite d'une activité

114. La reconnaissance du caractère illicite des activités présentant un élément d'internationalité repose sur une subtile répartition des rôles entre droit international et droits internes. Le droit international joue un rôle de compositeur dans l'établissement des éléments de définition d'une infraction internationale. Il se charge de définir un ensemble de comportements qu'il interdit à l'échelle internationale (**Paragraphe 1**). Les États ne se contentent pas de subir passivement cette internationalisation. Il leur revient de traduire ces éléments définis conventionnellement dans leur ordre juridique interne et d'en établir les modalités de sanction (**Paragraphe 2**).

[447] R. KOLB, « Mondialisation et droit international », *RI*, n°123, 2005/3, p. 78. Voir également à ce sujet la diversité de thématiques traitées dans le mélange : *L'internationalisation du droit – mélange en l'honneur de Yvon Loussouarn*, éd. Dalloz, 1994.

Paragraphe 1 : Le rôle compositeur du droit international

115. En matière pénale, le phénomène d'internationalisation trouve son fondement dans la nécessité qu'ont les États de se saisir des actes illicites qui sortent du cadre d'exercice traditionnel de leur compétence répressive nationale (A). Les conventions internationales répressives se chargent de définir des normes de comportement que les États s'engagent à retranscrire dans leur droit interne (B).

A. L'internationalisation en matière pénale

116. Compte tenu de la place particulière qu'occupe le droit pénal dans l'ordre juridique interne des États, ces derniers opposent une certaine résistance à l'internationalisation afin de sauvegarder pieusement cette prérogative dans le giron de celles qu'ils exercent de façon exclusive (1). Cette internationalisation s'avère néanmoins indispensable pour encadrer juridiquement les activités marquées par leur internationalité (2).

1) Une internationalisation contrariée

117. L'attachement du pénal au territorial. D'une manière générale, les États disposent d'une autonomie étendue pour administrer pénalement leur territoire. L'État est considéré comme le « *maître chez lui, uniquement chez lui mais partout chez lui* »[448]. Il peut ainsi librement définir des infractions, établir des sanctions adéquates, et prévoir des causes d'atténuation de responsabilité qui lui sont propres pour les actes jugés contraires à son ordre social et perpétrés à l'intérieur de ses frontières. En ce sens, le droit pénal s'avère intimement lié à la représentation de l'espace dans lequel une entité étatique exerce ses prérogatives souveraines, à savoir son territoire. Cette conception du droit pénal est ancienne et attachée à l'histoire de la matière pénale. Becarria soulignait d'ailleurs naguère qu'« *un crime ne doit être puni que dans le pays où il a été commis, parce que c'est là seulement, et non ailleurs, que les hommes sont forcés de réparer, par l'exemple de la peine, les funestes effets qu'a pu produire l'exemple du crime* »[449]. Ce critère de compétence territoriale, selon lequel la loi pénale d'un État est applicable aux actes accomplis sur son territoire national, continue de faire foi dans le système actuel, au sein duquel il est accompagné par celui de compétence

[448] Y. CARTUYVELS, « Le droit pénal et l'État : des frontières « naturelles » en question », in M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, Colloque de Genève, 2001, éd. Bruylant, 2002, p. 17.
[449] C. BECCARIA, *Des délits et des peines*, traduit de l'italien par J. A. S. COLLIN DE PLANCY, éd. Du Boucher (livre numérique), 2002, p. 73.

personnelle[450]. D'ailleurs, cette affiliation est tellement bien ancrée dans la tradition juridique qu'elle se manifeste même à l'égard des compétences répressives exercées en mer. C'est le cas par exemple de l'article 113-3 du Code pénal français qui précise que la loi pénale française s'applique à bord des navires qui battent un pavillon national, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Si de prime abord, il ne semble pas que cet article contienne un quelconque rattachement avec le principe de territorialité, il faut relever que cet article est intégré dans une section du Code pénal intitulée « *des infractions commises ou réputées commises sur le territoire de la république* ». Ainsi, alors que la théorie du navire apprécié comme une parcelle flottante du territoire d'un État se montre en voie de désuétude[451], « *cette conception n'a cependant pas pénétré le droit pénal* » français[452]. Cette illustration, qui peut paraître épisodique, atteste de l'enracinement territorial du droit pénal. L'internationalisation heurte cet attachement presque atavique de cette branche du droit à l'État et à son territoire.

118. Une part de la souveraineté étatique. Il importe de signaler que le droit pénal occupe une place toute particulière au sein de l'ordre juridique interne des États. En effet, la mise en œuvre par un État de sa capacité à incriminer des comportements, c'est-à-dire à les interdire et à prévoir des sanctions en cas de violation des règles établies, incarne une manifestation des plus éclatante de sa souveraineté[453]. Par conséquent, le droit pénal en tant que droit sanctionnateur, droit de contrainte, constitue un marqueur de la puissance étatique. La doctrine juridique va même jusqu'à considérer le droit pénal comme une condition

[450] M. MASSÉ, « Des figures asymétriques de l'internationalisation du droit pénal », *RSC*, 2006, p. 755 : « *Au départ, le droit pénal, plus encore que toute autre branche du droit dit moderne ou classique, pouvait être caractérisé à partir de la trilogie «souveraineté, territorialité, légalité »* ». Voir ég. F. OST & M. VAN DE KERCHOVE, *De la pyramide au réseau? Pour une théorie dialectique du droit*, éd. FUSL, 2010, p. 248 : « *Le droit pénal classique, expression de la souveraineté étatique, s'est construit sur la base d'un espace qui se voulait homogène. Cet espace est celui du territoire national, comme l'implique le principe de territorialité du droit pénal qui veut que la loi nationale s'applique à toutes les infractions commises à l'intérieur des frontières du pays* ». Voir ég. R. ROTH, « Droit pénal transnational : un droit pénal sans état et sans territoire », in C. A. MORAND, *Le droit saisi par la mondialisation*, éd. Bruylant, 2001, p. 78, p. 134.

[451] *Cf. supra*, n°50.

[452] D. REBUT, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 30. Voir ég. V. LABROT, « Compétences des États et droit de la mer : regard sur les compétences pénales », in A. CUDENNEC, *Le droit pénal et la mer*, Colloque de Brest, 2004, éd. Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 23 : « *La compétence de l'État du pavillon, une compétence territoriale plus que personnelle* ». Ég. A. YOKARIS, « Les critères de compétence des juridictions nationales », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 897.

[453] H. ASCENCIO, « Souveraineté et responsabilité pénale internationale », in J. P. MARGUÉNAUD, M. MASSÉ & N. POULET-GIBOT-LECLERC, *Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois*, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, p. 601. Voir ég. M. MASSÉ, « La souveraineté pénale », *RSC*, 1999, p. 905. Ég. V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *op. cit*., p. 238 : « *La législation pénale constitue l'expression du pouvoir de l'État pour défendre, à travers le droit, certaines valeurs et certains intérêts qu'il considère comme essentiels pour le maintien de l'ordre juridique et politique de l'État, et pour la cohabitation sociale. Il s'agit de l'une des sphères les plus sensibles et inaliénables de la souveraineté interne de l'État* ».

consubstantielle de l'existence d'un État. Ce constat est particulièrement mis en lumière par le judicieux aphorisme « *pas de pénal sans État ; pas d'État sans pénal* »[454]. Ce faisant, le droit pénal se caractérise comme une qualité constitutive de ce qui fait l'État. Ce dernier semble alors avoir tout intérêt à préserver égoïstement cette prérogative pour l'exercer de façon exclusive. L'internationalisation appliquée à la matière pénale peut dès lors être perçue comme une menace pour leur souveraineté. Les États s'exposent alors à voir s'atrophier une partie de ce qui incarne leur puissance. La loi pénale nationale risque de se déprécier dans le sens où elle ne serait plus la seule à déclarer un comportement interdit. Au fond, l'internationalisation traduirait une désagrégation partielle de ce qui fait la souveraineté étatique[455]. Ces scrupules qui animent les États, aussi légitimes soient-elles, sont néanmoins atténuées par les bénéfices que fait naître l'internationalisation.

2) Une prise en charge nécessairement internationale des activités transnationales

119. L'appréhension de la criminalité transnationale. Il est indubitable que le dépassement des frontières terrestres n'a « *jamais été un obstacle pour les malfaiteurs* »[456]. Ce constat est encore plus flagrant dans le contexte actuel de mondialisation, où les nouvelles technologies ont intensifié les possibilités d'échanger et de se déplacer partout autour du globe. Les acteurs de la vie juridique en général et ceux des réseaux criminels en particulier sont amenés à agir plus facilement sur la scène internationale[457]. La criminalité se présente

---

[454] X. ROUSSEAUX & R. LEVY, « Le pénal dans tous ses États », in X. ROUSSEAUX & R. LEVY, *Le pénal dans tous ses États : justice, État et sociétés en Europe (XIIe-XXe siècles*), éd. FUSL, 1997, p. 15 : « *l'exercice de la force physique, l'ultima ratio du pouvoir, confère à la justice pénale une place centrale dans l'élaboration de l'État. En forçant à peine le trait, on pourrait écrire : pas de pénal sans État ; pas d'État sans pénal* ». Voir ég. Y. CARTUYVELS, « Le droit pénal et l'État : des frontières « naturelle » en question », *op. cit*., p.3.

[455] C. EOCHE DUVAL, « Droit pénal et souveraineté démocratique : la France est-elle en train de perdre la maîtrise de son droit pénal? », *RSC*, 2012, p. 305. Voir ég. H. ASCENCIO, « Souveraineté et responsabilité pénale internationale », *op. cit*., p. 603. Y. CARTUYVELS, «Le droit pénal et l'État : des frontières «naturelles» en question», *op. cit*., p. 16. Ég. M. MASSE, J. P. JEAN et & GUIDICELLI, « Le droit pénal au prisme de la postmodernité : évolutions et rupture », in J. P. JEAN, M. MASSÉ & A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne? Mise en perspective des évolutions et rupture contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, p. 25-27. Ég. M. DELMAS-MARTY, A. SUPIOT & M. FRIEYRO, « L'internationalisation du droit : dégradation ou recomposition? », *op. cit.,* p. 36 : « *l'effritement du modèle normatif représentant le monde comme un pavage d'États nations, jouissant chacun d'une pleine souveraineté* ». Ég. L. DELBEZ, « Le concept d'internationalisation », *RGDIP*, vol. 28, 1967, p. 6 : « *internationaliser un rapport juridique (…) c'est soustraire ce rapport au droit interne, qui le régissait jusqu'alors, et le placer sous l'empire du droit international qui le régira dorénavant* ».

[456] M. MASSÉ, « Internationalité et droit pénal », *Revue Lamy droit des affaires*, n° 46, 2002, p. 69.

[457] M. A. FRISON-ROCHE, « Le droit des deux mondialisations », *Archives de philosophie du droit*, vol. 47, 2003, p. 18-19. Voir ég. E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *op. cit*., p. 81. Ég. M.DELMAS-MARTY, «Les processus de mondialisation du droit», in C. A. MORAND, *Le droit saisi par la*

ainsi comme étant « *transnationale* », au sens où elle tend à s'affranchir des barrières incarnées par les frontières étatiques[458]. Alors que cet obstacle peut être franchi sans peine par un criminel, il en est autrement du droit pénal, représentation du pouvoir d'un État, qui ne peut se déployer lorsqu'il se confronte à un ordre juridique étranger. En effet, la présence de cet élément d'extranéité constitue « *un facteur de singularisation de la situation pénale* »[459]. L'exercice par les États de leur compétence pénale se complexifie, voire se paralyse en présence d'un élément extérieur. Conscients des « *obstacles que met, à l'exercice du droit de punir, la division du monde en États souverains* »[460] et des risques d'impunité auxquels ils s'exposent, il leur est apparu nécessaire de s'extraire de cette posture initiale teintée de nationalisme et de prendre le parti de coopérer au plan international. C'est cette dynamique que traduit l'internationalisation en matière pénale. Elle illustre une volonté commune de dépasser la circonscription du droit pénal à l'intérieur des frontières et ainsi d'apporter une réponse à la relative dissymétrie qui s'opère entre les activités que le droit vise à réguler et le niveau d'intervention[461]. Il ne s'agit alors pas pour les États d'accomplir un « *acte de foi* »[462].

---

mondialisation, éd. Bruylant, 2001, p. 78. Ég. J. Y. CHÉROT, « Concept de droit et globalisation », in J. Y. CHÉROT & B. FRYDMAN, *La science du droit dans la globalisation*, Colloque d'Aix-en-Provence, 2010, éd. Bruylant, 2012, p. 3.

[458] P. C. JESSUP, *Transnational law*, éd. Yale University Press, 1956, p. 2 : « *all law which regulates actions or events that transcend national frontier* ». Voir ég. G. LHUILIER, *Le droit transnational*, éd. Dalloz, 2016, p. 184. Ég. T. OBOKATA, *Transnational organised crime in international law*, éd. Bloomsbury publishing, 2010, p. 28. Ég. M. MERLE, «Le concept de transnationalité », in *Humanité et droit international*, mélange René-Jean Dupuy, éd. Pedone, 1991, p. 223. Ég. I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit., p. 195.*

[459] C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 5. Voir ég. D. REBUT, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 4 : « *Leur caractère d'extranéité est en mesure d'entraver leur répression, étant donné qu'elle rend difficile l'obtention de leurs preuves quand elles se trouvent à l'étranger de même qu'elle empêche une poursuite directe de leurs auteurs »*

[460]C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 17 : « *Tantôt, la souveraineté, prêtant au coupable une puissance supérieure à celle du justicier, empêche la répression effective ; tantôt la souveraineté, jalouse des prérogatives qu'elle entend exercer, gêne la répression exercée avec une souveraineté concurrente* ». Voir ég. F. OST & M. VAN DE KERCHOVE, *De la pyramide au réseau? Pour une théorie dialectique du droit*, *op. cit*., p. 248 : « *la coexistence de différents réseaux étatiques de sanctions pénales est censée fonctionner sur la base d'un strict principe d'indépendance* ». Ég. J. CHEVALLIER, « Épilogue », in M. MASSÉ, J. P. JEAN, A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne? Mise en perspective des évolutions et ruptures contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, p. 366 : « *Le droit pénal semble-t-il refléter, voire condenser, les changements très divers qui atteignent l'État et le droit* ».

[461] M. MASSÉ, « Des figures asymétriques de l'internationalisation du droit pénal », *op. cit*., p. 755 : « O*n peut définir cette internationalisation comme le mouvement par lequel le droit pénal franchit les frontières et s'affranchit de la souveraineté des États* ». Voir ég. B. FRYDMAN, « Le droit de la modernité à la postmodernité », *Réseaux*, n°88-90, 2000, p. 72 : « *L'internationalisation croissante des échanges, des marchés, des communications et de relations personnelles rend chaque jour plus manifeste l'inadéquation d'échelle entre le niveau – encore souvent étatique – de la réglementation et le champ beaucoup plus large où se déroulent effectivement les phénomènes que la norme prétend régir. Il en résulte une impression pénible de cacophonie dans laquelle les injonctions partielles et divergentes de chaque État ne sont plus entendues ni en tout cas obéis. Qui ne comprend aujourd'hui qu'aucun État ni même aucun continent n'est en mesure de règle à lui seul, par exemple, le flux des capitaux, des communications ou encore des émissions polluantes?* »

Bien au contraire, ceux-ci s'inscrivent dans une perspective utilitariste. Ils cherchent à étendre leur compétence pénale au-delà du cadre de leurs frontières terrestres nationale. Par là même, les conventions répressives octroient une aptitude conférée par le droit international à connaître et à sanctionner des situations de la vie juridique qui comportent des éléments d'extranéité.

120. La particularité de l'espace maritime. L'internationalisation pénale est d'autant plus fondamentale que les actes illicites portés à l'étude sous l'angle des menaces à la sûreté maritime sont accomplis dans un espace aussi particulier qu'est la mer. En effet, la présence d'un navire présuppose une mobilité. Ce déplacement continu se fait tantôt à l'intérieur des zones sous souveraineté de différents États (dans l'exercice d'un passage par exemple), tantôt dans des espaces qui échappent à cette souveraineté côtière, comme c'est le cas en haute mer. Dès lors, les activités illicites qui sont accomplies en mer comportent par essence un caractère transnational. En d'autres termes, c'est bien la nature internationale de la mer qui confère à ces activités une dimension transnationale[463]. Au surplus, il convient d'ajouter qu'en sus de cette internationalité intrinsèque, la mer représente également un terrain d'expression favorable aux situations d'extranéité, et ce à plusieurs titres. D'abord, le navire se présente comme une communauté de bord organisée qui se construit bien souvent autour de membres d'équipage de nationalités différentes dans le cas des navires de commerce ou de transport de passagers. S'il est clair que la loi du pavillon tend à s'appliquer pour réprimer les actes illicites accomplis à leur bord ou à leur encontre, plusieurs autres États sont - en vertu du principe de personnalité, active ou passive - susceptibles d'être intéressés pour connaître d'un acte qui implique l'un de ses nationaux (qu'il en soit l'auteur ou la victime). D'une même manière, cette extranéité se manifeste dans les eaux soumises à une forme de contrôle étatique. Si, en principe, les infractions commises à bord d'un navire présent dans la mer territoriale d'un État restent régies par la loi pénale de l'État du pavillon, l'autorité riveraine demeure néanmoins susceptible de s'y intéresser, en particulier si l'acte illicite répond à l'une des situations visées par l'article 27 de la CNUDM précédemment évoqué[464]. En bref, la mer se présente comme un vecteur de situations d'extranéité. La particularité de l'espace maritime ainsi que la nature des activités qui s'y déroulent rendent légitime l'internationalisation. C'est

[462] C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 15. Voir ég. M. MASSÉ, « La place du droit pénal dans les relations internationales », *RSC*, 2000, p. 126.
[463] I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 197 : « *Le crime transnational se caractérise matériellement et juridiquement par un élément d'extranéité* ».
[464] *Cf. supra*, n°70.

d'ailleurs à ce titre que le professeur Massé relève que l'internationalisation de la sphère pénale pour les actes accomplis en mer adopte une figure dite « *défensive* ». Il précise à ce sujet que ce phénomène apparaît en réaction « *à l'internationalisation de la criminalité soit par franchissement des frontières soit par localisation dans un espace international (maritime ou aérien)* »[465]. Il est intéressant de noter que contrairement aux dispositions de la CNUDM évoquées précédemment, lesquelles cherchent à enceindre le champ d'action étatique dans l'espace, les conventions de droit pénal international visent au contraire à élargir le champ spatial d'exercice de leurs prérogatives. Elles s'efforcent d'étendre la capacité des États à connaître de certaines activités réalisées sur l'espace maritime et à organiser leur traitement pénal.

B. Des normes de comportement définies par le droit international

121. Les conventions de droit pénal international procèdent à l'établissement de normes de comportement qui doivent être traduites dans l'ordre juridique interne des parties contractantes (1). Elles posent des éléments de définition de l'infraction, indispensables pour coordonner l'action internationale sur le plan répressif (2).

1) La détermination du caractère illicite d'une activité

122. **Une définition internationale générale**. L'internationalisation telle que concrétisée par les conventions répressives est de nature « *normative mais non institutionnelle* ». Comme le relève le professeur Sur, « *l'objet est de parvenir à l'ubiquité de la répression (...) mais toujours par l'entremise des tribunaux internes* »[466]. Pour ce faire, il revient à ces conventions de définir les normes de comportement devant être traduites dans l'ordre juridique interne. La doctrine utilise plusieurs qualificatifs pour apprécier cette définition, certains auteurs recourent à l'appellation d'« *infraction internationale* », d'autres d'« *incrimination*

[465] M. MASSÉ, « Des figures asymétriques de l'internationalisation du droit pénal », *op. cit*., p. 758 : « *L'internationalisation pour la répression recouvre en elle-même deux autres figures asymétriques. L'une n'est que défensive, réactive à l'internationalisation de la criminalité soit par franchissement des frontières soit par localisation dans un espace international (maritime ou aérien) voire a-national (Internet?). Dans ces cas, l'incrimination est bien acquise en droit interne. Seuls se posent des problèmes de compétence et de coopération qui paraissent à la portée des États pour peu qu'ils souhaitent réprimer. Le développement de la coopération ne produit qu'un effet réflexe et marginal sur les infractions* ».

[466] S. SUR, « Le droit international pénal entre l'État et la société internationale », in M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, éd. LGDJ, 2002, p. 50.

internationale »[467]. Ce type de qualification est utilisé à des fins de convenance car, comme le relève avec justesse le professeur Massé, « *incriminer est une opération à trois : définir un comportement ; l'interdire ; le déclarer criminel, c'est-à-dire menacer d'une peine ceux qui s'en rendraient coupables* »[468]. Or, les conventions répressives ne se chargent que des deux premières opérations, et laissent aux États le soin d'accomplir la dernière. Elles identifient les éléments constitutifs de l'infraction et les frappent d'illicéité à l'échelle internationale. En revanche, elles ne se chargent pas de fixer une sanction pénale. Pour cette raison, ces normes de comportement peuvent difficilement être considérées *stricto sensu* comme des infractions ou incriminations internationales. Ces appellations restent néanmoins largement utilisées par la doctrine, notamment parce qu'elles mettent l'accent sur la finalité répressive de ces dispositions conventionnelles[469]. C'est pourquoi elles seront utilisées au cours de la présente étude pour désigner les dispositions conventionnelles venant définir une norme de comportement. Du reste, cet exercice de définition représente une tâche ardue. La définition retenue doit en effet établir de façon suffisamment claire les comportements à prohiber pour permettre son entendement commun aux États parties. Dans le même temps, elle doit laisser une part d'interprétation aux signataires afin que ceux-ci l'adaptent aux particularismes de l'ordre juridique interne. C'est pourquoi les normes de comportement constituent ce que le professeur Lombois qualifie de « *minimum commun d'incrimination* », c'est-à-dire une base malléable sur laquelle les États sont amenés à s'appuyer[470].

123. Une définition internationale précisée. Cette définition générale n'est pas sans poser certaines difficultés, notamment eu égard au principe *nullum crimen nulla poena sine lege* qui exige une certaine clarté et un degré de précision de l'interdit pénal. Ces inquiétudes peuvent être tempérées à deux titres. D'abord, s'il est avéré que les textes internationaux ont pendant longtemps ignoré ou du moins pas pleinement pris la mesure du lexique propre au droit

[467] M. MASSÉ, « À la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », *op. cit*., p. 722.
[468] *Ibid.* p. 722.
[469] H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, « Présentation de la première partie : essai de classification et principe de légalité », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2ème éd., 2012, p. 95.
[470] C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 240. Voir ég. D. CHILSTEIN, *Droit pénal international et lois de polices – essai sur l'application dans l'espace du droit pénal accessoire*, Thèse, Université de Paris I, 2001, éd. Dalloz, 2003, p. 71. Voir ég. P. POURZAND, *L'internationalisation pénale en matière de trafic de drogue – étude critique de l'enchevêtrement des espaces normatifs*, *op. cit.* p. 34-37. L'auteur parle quant à lui de *« support normatif préalable »*.

pénal[471], les éléments de définition ont eu tendance à s'affiner au fil des conventions. C'est ce que remarque Isabelle Fouchard qui, après avoir procédé à l'exégèse de différentes conventions répressives, constate une « *évolution manifeste dans le sens d'une précision croissante des éléments constitutifs des comportements qu'elles visent à incriminer* »[472]. Aussi, il est intéressant de constater que les conventions les plus récentes s'appuient sur les caractéristiques traditionnelles du droit pénal pour saisir les éléments constitutifs des infractions. Elles prennent le soin d'en définir les éléments matériels de l'infraction (ou *actus reus*) ainsi que la volonté criminelle des auteurs (*mens rea*)[473]. En ce sens, il importe de souligner que les conventions répressives témoignent manifestement d'un caractère évolutif[474]. Elles ciblent avec une précision accrue les comportements à prohiber, ce qui atteste du fait que les normes de comportement définies conventionnellement constituent bien plus qu'un standard général. D'autre part, il est important d'ajouter que le respect du principe de légalité des délits et des peines peut également s'exercer par l'intermédiaire des États, destinataires de ces normes conventionnelles. Tenus par une obligation de retranscription, ils peuvent adapter et préciser ces éléments de définition au moment de la traduction dans leur ordre juridique interne pour satisfaire aux exigences de ce principe[475].

2) Une coordination de l'action des États au plan pénal

124. L'harmonisation des législations nationales. La définition, par des conventions internationales, des éléments de définition de l'infraction est essentielle pour parvenir à une action efficace contre les actes illicites transnationaux. Elle permet de concerter l'action des États contre une menace commune, et par conséquent de rapprocher leur législation nationale au plan pénal[476]. Sans pour autant chercher à gommer les spécificités inhérentes à chaque

[471] L. CONDORELLI, « Présentation de la IIème partie », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 241.

[472] I. FOUCHARD, *Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, *op. cit.,* p. 254. Voir ég. I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », *op. cit*., p. 1058 : « *S'agissant des éléments constitutifs, il convient de noter que le mouvement du droit international pénal conventionnel tend vers une précision croissante des infractions dont l'incrimination est exigée* ».

[473] R. O'KEEFE, *International criminal law, op. cit.,* p. 315-316 : « *The implication is that it is for the municipal law of each state party to flesh out any material and mental elements of the offence as are not sufficiently specified in the Convention to permit their application by the state party's courts* ».

[474] D. REBUT, *Droit pénal international*, *op. cit*., p. 3 : « *Cette conception donne un caractère très évolutif au droit des infractions internationales, puisqu'il s'enrichit mécaniquement à chaque fois qu'une convention internationale définit une infraction et en impose la répression aux États parties* ».

[475] H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, « Présentation de la première partie : essai de classification et principe de légalité », *op. cit*., p. 97

[476] D. FLORE, « Fondements et objectifs de la coopération internationale en matière pénale », *op. cit.,* p. 432.

système juridique interne, le droit international entend initier un infléchissement commun vers une appréhension partagée de certaines activités transnationales. En cela, les conventions répressives initient un mouvement d'harmonisation des droits pénaux étatiques. L'harmonisation est une technique juridique qui vise au rapprochement des différents systèmes juridiques et de leur législation[477]. Cette technique est à différencier de celle dite d'unification, qui s'applique à abolir les spécificités propres à ces systèmes pour tendre vers une conception uniforme[478]. L'harmonisation maintient ces différences, mais elle cherche à les réduire. Cette harmonisation est nécessaire sur le plan pénal, car elle contribue à ce que les États aient une conception plus homogène des actes illicites porteurs d'un élément d'extranéité. À nouveau, il est important de rappeler qu'il ne s'agit que d'une harmonisation normative, portant uniquement sur la définition des éléments de l'infraction, et non sur la sanction. Les États ne sont pas tenus d'apporter la même sanction pénale à un acte visé par les conventions (bien qu'ils y soient dans une certaine mesure incités[479]). Ils doivent néanmoins reprendre pour l'essentiel les éléments constitutifs de l'infraction tels que définis par les textes répressifs pour les introduire dans leur ordre interne.

125. Le cadre d'exercice de la compétence répressive. L'établissement de normes de comportement par des conventions internationales contribue à coordonner l'action des États sur le plan international. En effet, d'après le professeur Sur, les définitions posées par les textes répressifs disposent d'*« un autre objet que l'intelligence et la rationalisation d'un ordre de phénomène. Elles ont un objet fonctionnel ou opérationnel, elles doivent servir à guider les organes qui les mettront en œuvre* »[480]. À ce sujet, il est opportun de rappeler que ces conventions concourent à « *élargir le cercle des États compétents* »[481], c'est-à-dire à leur octroyer une faculté supplémentaire de connaître des actes qui se distinguent par la présence d'un élément d'extranéité. En d'autres termes, ces conventions répressives fondent

[477] M. DELMAS-MARTY, « Introduction : objectifs et méthodes », in M. DELMAS-MARTY, M. PIETH, U. SIEBER, *Les chemins de l'harmonisation pénale*, éd. Société de législation comparée, 2008, p. 19. Voir ég. I. F. KANDEM, « Harmonisation, unification et uniformisation. Plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique », *Revue juridique Thémis*, n°43, 2009, p. 617.

[478] M. DELMAS-MARTY, « Le pluralisme ordonné et les interactions entre ensembles juridiques », *D.*, 2006, p. 954.

[479] *Cf. infra*, n°135.

[480] S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit.,* p. 20.

[481] I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 217. Voir ég. S. MARGARITI, *Defining international terrorism : between state sovereignty and cosmopolitanism*, éd. Springer, 2017, p. 169. Voir ég. N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 200.

l'application extraterritoriale par les États de leur compétence pénale[482]. Ainsi, en ratifiant de telles conventions, ces derniers étendent leur capacité à se saisir et à réprimer des actes perpétrés en dehors de leur territoire. Une telle faculté ne saurait être reconnue sans être encadrée, et c'est bien là ce que permet cette définition. Toutes les conventions ciblent les situations dans lesquelles les États peuvent ou non exercer leur compétence pénale hors de leur territoire. L'extension de la compétence pénale est limitée aux seuls cas prévus par la Convention. Ainsi, ces éléments de définition de l'infraction participent tout autant à élargir qu'à déterminer le cadre d'exercice de la compétence des États[483].

Paragraphe 2 : Le rôle d'interprète du droit national

126. Dans ce processus d'internationalisation de la matière pénale, les États occupent une place essentielle. Il leur revient d'incorporer ces normes de comportement au sein de l'ordre juridique interne (A) et de traduire cette réprobation en frappant toute violation d'une sanction pénale idoine (B).

A. L'intégration des dispositions conventionnelles

127. Les parties contractantes aux conventions répressives s'engagent à retranscrire les éléments de définition de l'infraction en droit interne (1). Ils disposent d'une certaine marge de manœuvre pour satisfaire à cette obligation (2).

1) Une obligation de retranscription

128. **Une obligation expresse**. Afin qu'une convention internationale soit considérée comme créatrice d'incrimination, il faut non seulement qu'elle en définisse le contenu avec un certain degré de précision, mais également qu'elle instaure « *une véritable obligation d'incriminer dans l'ordre juridique interne* »[484]. Dans le but de favoriser une application

[482] R. VAN STEENBERGHE, « L'application extraterritoriale du droit pénal », in D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, p. 369.

[483] M. MASSÉ, « À la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », *op. cit*., p. 722

[484] C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, *op. cit.,* p. 227 : « *Aussi s'en tiendra-t-on aux exemples les plus caractéristiques, dans lesquels on peut dire avec certitude que la Convention est créatrice d'incrimination. Le critère est double est cumulatif : que la Convention impose une véritable obligation d'incriminer dans l'ordre juridique interne ; qu'elle décrive avec suffisamment de précision les comportements interdits* ». Cette position est cependant critiquée, voir A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, *op. cit.,* p. 102. Ég. P.

uniforme (ou à tout le moins cohérente) des normes de comportement élaborées à l'échelle internationale, moult conventions intègrent une telle obligation de retranscription. Ces obligations peuvent *a priori* paraître superfétatoires en droit international. En effet, l'un des principes fondateurs régissant les relations entre États s'exprime par la locution latine « *pacta sunt servanda* », ce qui signifie que les engagements internationaux doivent être exécutés de bonne foi par les États[485]. En clair, tout État partie à une convention est tenu de la mettre en œuvre. Le droit pénal international, en dépit des spécificités qui lui sont propres, ne devrait *a priori*, pas y faire exception. Les États s'engagent en principe à mettre en œuvre les engagements des conventions internationales qu'ils ont ratifiées. Néanmoins, c'est justement en rapport avec le domaine appréhendé, touchant à l'une des manifestations les plus emblématiques de la souveraineté étatique, que la présence de cette obligation trouve son sens. Il faut voir que la CNUDM par exemple, qui n'est pas à proprement parler une convention répressive, ne contient pas de telles obligations relativement aux actes de piraterie. Elle laisse libre cours aux États de retranscrire le contenu de l'article 101 dans leur système juridique national. Cette absence a pour effet de limiter significativement son efficacité, ce qui conduit régulièrement le Conseil de sécurité des Nations Unies à exhorter les États à traduire cette disposition conventionnelle en droit interne[486]. Compte tenu du fait que l'incorporation des éléments de définition des infractions repose sur un « *système d'application indirect* »[487], il est indispensable que ces normes de comportement se voient accompagnées d'une telle obligation de retranscription. C'est la traduction de cette infraction internationale dans les différents ordres internes qui constitue le cœur du système initié par les conventions répressives. Ainsi, cette obligation n'est donc pas inutilement surnuméraire.

POURZAND, *L'internationalisation pénale en matière de trafic de drogue – étude critique de l'enchevêtrement des espaces normatifs*, *op. cit.,* p. 52 : « *Cette doctrine subordonne l'existence de l'incrimination à celle de la sanction* ».

[485] R. KOLB, « La bonne foi en droit international public », *RBDI*, 1998/2, p. 674-675. Voir ég. I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », *op. cit*., p. 871. Ég. CPJI, avis consultatif du 21 février 1925, *affaire relative à l'échange de populations grecques et turques*, 21 février 1925, Série B, n° 10, p. 20 : « *un principe allant de soi, d'après lequel un État qui a valablement contracté des obligations internationales est tenu d'apporter à sa législation les modifications nécessaires pour assurer l'exécution des arrangements pris* ».

[486] C. S. / Rés. 2015 (2011), 24 octobre 2011, para. 9 : « *Engage vivement les États qui ne l'ont pas encore ne fait à ériger la piraterie en infraction dans leur droit interne, et demande à nouveau aux États d'envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international, y compris du droit international des droits de l'homme* ».

[487] C. BASSIOUNI, *Introduction au droit pénal international, op. cit.,* p. 169. Voir ég. A. YOKARIS, « Les critères de compétence des juridictions nationales », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 897.

129. Nature de l'obligation. Cette charge qui pèse sur les États s'apparente à une obligation de résultat[488]. Ces derniers sont du reste assez peu contraints pour satisfaire cette obligation. L'exigence centrale est que les éléments de définition soient incorporés en droit interne, de la façon la plus opportune qu'il soit, en fonction de la spécificité des différents systèmes pénaux nationaux. Cette liberté transparaît dans les différentes formulations qu'emploient les conventions répressives. À titre d'exemple, les textes internationaux qui traitent des menaces à la sûreté maritime portées à l'étude recourent à des formulations vagues, plus ou moins précises, par lesquelles elles demandent aux États de prendre des mesures pour « *conférer le caractère d'infraction pénale conformément à son droit interne* »[489] ou alors, dans un intitulé plus général, de « *réprimer les infractions prévues* »[490] par la convention internationale. Dans tous les cas, l'objectif principal est vraiment de laisser les États maîtres de leur système pénal respectif, tout en leur rappelant la teneur de leur engagement. Toutefois, compte tenu de la permissivité accordée aux États, il paraît délicat d'apprécier ce que l'un d'entre eux risque s'il ne s'astreint pas à cette obligation. Il semble tout de même plausible qu'un État partie à une convention répressive qui manque à ses engagements en n'incorporant pas ces normes de comportement dans son droit interne puisse voir sa responsabilité internationale engagée[491]. Au final, ce système indirect initié par les conventions répressives se caractérise comme étant « *de nature essentiellement dualiste* »[492]. Il est articulé par cette obligation de retranscription qui constitue en quelque sorte le point de jonction entre l'ordre international et les différents ordres nationaux.

2) Les techniques de retranscription de la norme de comportement

130. Une transposition littérale. Les États ne subissent pas passivement ce processus d'internationalisation. Bien au contraire, il est important de noter qu'ils constituent un rouage

[488] M. VIRALLY, « Panorama du droit international public contemporain : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 183, p. 211 : « *On peut exprimer la même idée en disant que les États, sur ce plan, ont une obligation de résultat (assurer l'application effective du droit international), mais non pas une obligation de moyen (les contraignant d'adopter un moyen déterminé pour parvenir à ce résultat)* ».

[489] Article 3 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes ; article 4 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navire ; Article 6 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

[490] Article 5 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

[491] A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, éd. PUF, 2eme éd., 1994, p. 134. Voir ég. C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 240.

[492] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 14 : « *Transnational criminal law is thus inherently dualistic* ». Voir ég. M. MASSÉ, « À la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », *op. cit.,* p. 722 : « *L'incrimination résulte d'un dosage variable entre le droit international et les droits internes* ».

essentiel de la répression des actes illicites transnationaux. À ce titre, ils bénéficient d'une certaine latitude pour apprécier la manière avec laquelle ils peuvent inscrire cette incrimination conventionnellement définie dans l'ordre juridique interne. Ils restent pleinement compétents dans la détermination des « *voies pertinentes pour aboutir à une organisation efficace de la répression* »[493]. Autrement dit, ils sont libres de choisir comment mener à bien cette obligation de retranscription. Ils demeurent titulaires du monopole de la gestion pénale des personnes interpellées. Aussi, un État peut opter pour une technique de retranscription que la doctrine qualifie « *d'adaptation par référence* »[494]. Lorsqu'un État recourt à cette méthode, il adopte une loi pénale qui reprend *ab litteram* les éléments de définition tels que définis par la convention ou y renvoie directement. L'utilisation de cette technique paraît opportune dans le sens où elle reste fidèle au texte d'origine, et contribue en somme à promouvoir une conception harmonisée des actes illicites transnationaux[495]. De surcroît, cette méthode de retranscription se présente comme utile dans des domaines qui requièrent un haut degré de technicité, comme la lutte contre les pollutions par exemple[496]. Cette technique a néanmoins certains défauts. En effet, il ne faut pas omettre que les normes de comportement définies par voie conventionnelle font l'objet de débats et de tractations entre États. Inéluctablement, les éléments de définition sont bien souvent assez généraux, et peuvent donc ne pas s'accommoder pleinement du principe de légalité des délits et des peines.

131. Une transposition plus souple. Les États peuvent également procéder à la traduction de cette incrimination par le recours à une autre technique juridique dite d'« *adaptation par incorporation* »[497]. Dans ce cas, la norme étatique n'a pas nécessairement besoin de se faire l'exact reflet de ce que prescrit la norme internationale. L'État dispose au contraire d'une marge de manœuvre plus importante au sens où sa loi pénale nationale absorbe les éléments définis par voie conventionnelle pour les rendre plus en adéquation avec les spécificités de son système répressif interne. Par exemple, un État peut très bien utiliser une dénomination pénale différente que celle prévue par le droit international, ou encore étayer cette définition

[493] I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », *op. cit*., p. 879.
[494] *Ibid.* p. 881
[495] V. MALABAT, « Les procédés de l'internationalisation du droit pénal », *revue de droit pénal*, n°9, 2006, étude 17.
[496] *Cf. infra*, n°145.
[497] I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », *op. cit*., p. 880.

en incriminant des comportements autres que ceux prévus par la Convention[498]. L'avantage de cette technique est que l'État peut ici étendre l'éventail de la répression à des actes matériels qui ne sont pas prévus par la convention. En outre, il peut également élargir le champ des personnes responsables (par exemple en ce qui concerne les complices) ou encore préciser les causes d'irresponsabilité ou d'atténuation de responsabilité pénale[499]. Cette technique semble plus à même de satisfaire les exigences de prévisibilité du principe *nullum crimen nulla poena sine lege* en ce qu'elle s'éloigne du caractère parfois trop impersonnel des incriminations internationales. Toutefois, elle peut faire l'objet de certaines réserves. Certains États peuvent avoir une interprétation « *nationalisante* » des dispositions conventionnelles[500] pouvant conduire à une harmonisation incomplète des législations répressives internes[501]. Dans tous les cas, il est important de relever que cette obligation de retranscription laisse une marge de manœuvre importante aux signataires. Il faut donc voir que, quelle que soit la technique employée, l'essentiel est que les États s'acquittent de cette obligation afin de disposer d'une base sur laquelle ils peuvent établir leur compétence et ainsi réprimer ces actes illicites transnationaux.

B. La conservation du pouvoir de sanction

132. Les conventions répressives accordent aux États le monopole de la répression des actes illicites transnationaux (1) même si elles tentent d'aiguiller l'exercice de cette prérogative (2).

1) Le maintien d'un privilège souverain

133. **Une prérogative sauvegardée.** Les conventions répressives relatives aux menaces à la sûreté maritime laissent le soin aux États d'exercer leur *ius puniendi* pour réprimer la commission de tels actes. En d'autres termes, ils restent en charge de sanctionner toute violation aux normes de comportement définies par voie conventionnelle. Le maintien de cette prérogative dans le chef des États s'explique par le fait que sont avant tout menacés les

[498] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *RCADI*, Vol. 215, 1989, p. 327-328 : « *Mais les conventions ne font aucune obligation aux États d'user de la même dénomination, ni même d'ériger en infractions nouvelles les faits qu'elles décrivent. Les parties s'engagent seulement, et là est l'essentiel, à réprimer ces faits sous une qualification ou sous une autre. Dès lors toute partie se doit lors de la ratification de ces instruments de procéder à une vérification de sa loi pénale et, en cas de nécessité, de la compléter* ».
[499] *Ibid.* p. 328.
[500] A. VIALARD, « Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime », *DMF*, n° 591, 1999, p. 217-218.
[501] V. MALABAT, « Les procédés de l'internationalisation du droit pénal », *op. cit*.

intérêts nationaux. À ce titre, il est opportun de préciser que les actes illicites portés à l'étude s'apparentent à ce que le professeur Lombois qualifie d'« *infractions internationales par le seul mode d'incrimination* »[502]. Sous cet intitulé, l'auteur range un ensemble d'infractions qui sont internationales uniquement en rapport à leur source, à savoir une norme conventionnelle. Pour le reste, ces actes « *ne présentent pas de différence d'avec ceux que prévoit le droit pénal interne de chaque pays* »[503]. C'est parce que l'intérêt à protéger est « *à la fois propre et commun* »[504] aux États que les éléments de définition de l'infraction entrent dans le champ du droit international, mais que la répression continue d'être exercée par l'intermédiaire des juridictions répressives internes. Tel n'est pas le cas des infractions dites « *internationales par nature* », dont la commission impacte non pas les intérêts partagés de tous les États, mais ceux de la communauté internationale dans son entièreté[505]. Pour ces actes - dont le crime contre l'humanité se fait l'exemple topique - la norme de répression est assurée par des juridictions supranationales. C'est donc parce que les actes illicites transnationaux menacent les intérêts spécifiques des États qu'ils conservent le monopole de la répression.

134. Le monopole de la répression pénale. L'exercice du pouvoir de sanction par les États « *requiert une accommodation entre les principes de droit international qui régissent la matière et les exigences de l'ordre juridique interne pour l'application judiciaire du droit* »[506]. Il revient en effet aux législateurs nationaux d'établir la compétence des juridictions répressives internes pour connaître de ces actes criminels et délictueux. Ils doivent également retranscrire, selon la technique qui leur semble la plus opportune, les éléments de définition de l'infraction et surtout déterminer une sanction, et en assurer l'exécution. Les juridictions nationales se chargent du prononcé de la sanction en fonction des spécificités du système répressif interne. Tous ces éléments attestent que les États bénéficient d'une liberté certaine pour assurer la répression de ces actes illicites transnationaux. Il appert donc que « *le droit international n'a osé envahir cette citadelle souveraine* »[507] qu'incarne le droit de punir. Bien que les États perdent en partie leur capacité à dire la loi pénale en incorporant dans leur

[502] C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 33.
[503] C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 177. Voir ég. M. C. BASSIOUNI, *Introduction au droit pénal international*, op. cit., p. 62 : « *La conduite incriminée porte atteinte aux intérêts et aux valeurs de plus d'un État et son exécution et ses résultats sont de nature transnationale* ».
[504] I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 127.
[505] C. LOMBOIS, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 35. Voir ég. S. SUR, « Le droit international pénal entre l'État et la société internationale », *op. cit*., p. 49.
[506] V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *op. cit*., p. 362.
[507] B. BAUCHOT, *Sanctions pénales nationales et droit international*, *op. cit.,* p. 516.

système interne des normes de comportement issues de conventions internationales, ils restent les seuls garants de la répression. Le professeur Cartuyvel constate à cet égard que « *l'État est au cœur du pénal, le pénal au cœur de l'État* » et que « *s'il s'érode tant par le haut que par le bas, le pouvoir de l'État n'en reste pas moins central dans la gestion pénale de situations problématiques* »[508]. Ce constat s'avère des plus opportun tant il est vrai que les États constituent le rouage central de la chaîne répressive. Ils restent les seuls à pouvoir sanctionner les actes illicites qui renferment un caractère transnational.

2) Un privilège orienté

135. L'orientation du pouvoir de sanction. Bien qu'il s'agisse d'un privilège étatique, les conventions répressives évoquent néanmoins la norme de répression. Les textes relatifs aux menaces à la sûreté maritime n'y font pas exception, même si les allusions à la sanction y sont pour le moins épisodiques. D'emblée, il apparaît très clair que la sanction s'entend ici essentiellement du point de vue de la peine[509]. Plusieurs conventions recourent à de larges intitulés pour encourager les États à adopter des « *peines privatives de liberté* »[510] ou de façon plus prosaïque, des « *peines appropriées* »[511]. Seule la convention de Palerme contre la criminalité transnationale organisée se fait quelque peu plus évocatrice sur le contenu même de ces sanctions. Selon ce texte, est considérée comme une « *infraction grave* » une infraction pour laquelle la peine « *ne doit pas être inférieure à quatre ans ou d'une peine lourde* »[512]. Cette convention est la seule qui fixe de façon aussi apparente un seuil à la peine. D'autres conventions précisent tout de même que la sanction posée par le droit interne doit prendre en considération la gravité de l'infraction[513]. Il s'agit là d'une incitation faite aux États de dissocier les différentes normes de comportement présentes dans les conventions car, il faut le rappeler, une seule et même convention peut prohiber différents actes dont le degré de gravité est susceptible de varier. Autre exemple intéressant, la Convention de Vienne de 1988 sur le trafic de stupéfiants propose des sanctions pénales autres que la privation de liberté. Elle

[508] Y. CARTUYVELS, « Le droit pénal et l'État : des frontières « naturelles » en question », *op. cit.,* p. 23.
[509] M. VAN DE KERCHOVE, « Les fonctions de la sanction pénale – entre droit et philosophie », *Informations sociales*, n°127, 2005, p. 148.
[510] Article 3.4 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988.
[511] Article 5 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Article 11 de la la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée
[512] Article 2 b) de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. Voir ég. I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 238.
[513] Article 5 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

encourage les États à adopter « *des mesures d'éducation, de réadaptation ou de réinsertion sociale* »[514]. Dans une même optique, la Convention de Palerme évoque la responsabilité des personnes morales et enjoint les États à adopter des sanctions pécuniaires dissuasives[515]. De façon générale, il est apparent que les dispositions relatives à la sanction sont minimes. Les conventions répressives accordent aux législateurs nationaux une discrétion importante pour fixer la sanction à laquelle s'exposent ceux qui se risquent à accomplir un acte illicite transnational. Il est important de relever que ce choix fait en interne est aiguillé par les normes conventionnelles.

136. Des limites au pouvoir de sanction. Rares sont les conventions répressives qui apportent une limite claire au pouvoir de sanction des États. Tout d'abord, il est intéressant de relever que la CNUDM, bien qu'elle ne soit pas considérée en tant que telle comme une convention de droit pénal international, contient une telle restriction. L'article 73 relative à la compétence de l'État côtier dans sa zone économique exclusive précise que « *les sanctions prévues par l'État côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les États concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtiment corporel* ». Cette disposition est remarquable, car elle impose une véritable limitation aux États dans l'exercice de leur compétence répressive[516]. Une disposition similaire est reconnue à l'article 230 de la CNUDM relatif aux actes de pollution dans la mer territoriale, même si ce dernier article n'évoque pas l'interdiction des châtiments corporels[517]. Certaines conventions répressives intègrent des précautions similaires. Ainsi, la Convention de Palerme prévoit en son article 16 que les personnes faisant l'objet de poursuites pénales par un État, en raison de la commission d'une infraction visée par ce texte, doivent bénéficier d'un « *traitement équitable à tous les stades de la procédure, y compris la jouissance de tous les droits et de toutes les garanties prévues par le droit interne* ». Il en va de même du Protocole à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, lequel intègre une

[514] Article 3 § 4 a) de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.
[515] Article 10 de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.
[516] J. HARISSON, « Safeguards against excessive enforcement measures in the exclusive economic zone – law and practice », in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships – post-UNCLOS developments in the law of the sea*, éd. Brill, p. 241.
[517] Article 230 de la CNUDM : « *Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution*. »

longue liste de garanties. Parmi celles-ci, il est fait mention du respect des droits de l'homme pour les personnes arrêtées en mer[518]. En somme, cette Convention énonce donc assez clairement que si l'État dispose du monopole du pouvoir de sanction, la mise en œuvre de cette prérogative reste encadrée par les conventions répressives. Il est pourtant regrettable que ces garanties soient clairsemées au sein des différents textes.

Section 2 – Le caractère illicite des activités réalisées en mer

137. L'incrimination des menaces à la sûreté maritime suit cette partition composée par le droit international et interprétée par les États. Toutefois, il est important de relever que ce mouvement d'internationalisation en matière pénale est loin d'être homogène lorsqu'il touche aux actes réalisés en mer. Les conventions relatives à l'environnement marin se distinguent par leur absence de caractère répressif (**Paragraphe 1**). Les textes consacrés aux trafics illicites se singularisent par leur caractère répressif marqué, mais également par la non-prise en compte directe du contexte maritime (**Paragraphe 2**). Seules les conventions relatives aux actes assimilables au terrorisme maritime parviennent à la fois à intégrer le contexte maritime de commission des actes appréhendés et à s'inscrire dans une dimension pénale affirmée (**Paragraphe 3**).

Paragraphe 1 : Des atteintes à l'environnement marin

138. En dépit de l'important essor que connaît depuis ces dernières décennies le droit international de l'environnement, cette discipline reste assez peu développée sur le plan pénal. C'est tout particulièrement le cas en ce qui concerne les actes de pêche illicite qui ne font pas l'objet d'une incrimination clairement établie (A). Bien que ne s'apparentant pas à proprement parler à des textes de droit pénal international, les conventions relatives aux pollutions marines intègrent néanmoins des dispositions assimilables à une incrimination conventionnelle (B).

[518] Article 8 § 2 du Protocole à la Convention SUA introduisant un article 8*bis* § 10.

A. L'absence d'incrimination internationale des actes de pêche illicite

139. L'action internationale menée contre les actes de pêche illicite reste imprégnée par la même philosophie que la CNUDM, à savoir la gestion et la conservation des espèces (1). Il semble pourtant qu'une réflexion internationale commence à émerger pour parvenir à une incrimination internationale de certains actes de pêche illicite (2)

1) Une approche centrée sur la conservation des espèces

140. La poursuite des objectifs de la CNUDM. Les dispositions de la CNUDM relative à la pêche apparaissent avant tout guidées par une approche de conservation et de gestion des ressources halieutiques. Il suffit de se pencher sur les articles 116 à 120 pour s'en convaincre. Cette approche imprègne l'ensemble des textes internationaux élaborés ultérieurement, comme c'est le cas par exemple de l'accord sur les stocks chevauchants de 1995[519]. Les textes venant régir les activités de pêche visent avant tout à organiser et à « *maintenir ou rétablir les habitats, des populations ou des stocks* »[520] halieutiques. Toutefois, il est important de préciser qu'une telle approche de conservation n'exclut pas pour autant toute inclinaison répressive. À titre d'exemple, l'article 62 de la CNUDM accorde aux États côtiers la possibilité d'adopter – dans leur zone économique exclusive -des lois et règlements en matière de conservation des ressources, dont le non-respect par le navire d'un État tiers peut en entraîner l'arraisonnement et l'engagement de poursuites devant les juridictions nationales. En outre, les États parties à l'accord de 1995 sont également incités à prendre des mesures de police pour faire appliquer les mesures prises par les organisations régionales et sous régionales de gestion des pêches[521]. Il est notamment demandé à ce que les sanctions adoptées par l'autorité pavillonnaire soient « *suffisamment rigoureuses* » pour dissuader les navires de

[519] Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, New York, 8 septembre 1995.

[520] Voir en particulier l'analyse passionnante de Betty Queffelec sur la polysémie du terme conservation dans les textes internationaux : B. QUEFFELEC, *La diversité biologique : outil d'une recomposition du droit international de la nature – l'exemple marin*, Thèse, Université de Bretagne Occidentale, 2006, p. 31-40.

[521] Article 18 et 19 de l'accord sur les stocks chevauchants. Voir ég. D. MOMTAZ, « L'accord relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et de grands migrateurs », *AFDI*, vol. 41, n°1, 1995, p. 688 : « *Les articles 18, 19 et 20 de l'Accord visent à compléter ces dispositions d'ordre général. Ils prévoient en effet un certain nombre de mesures à prendre par l'État du pavillon, l'habilitant à contrôler effectivement les activités des navires de pêche battant son pavillon en haute mer et à réagir en cas d'infraction aux mesures de conservation et de gestion* ».

violer les prescriptions des organismes régionaux[522]. Il est donc patent qu'une approche basée sur la conservation n'est pas antinomique d'une approche répressive. Toutefois, aucune norme de comportement n'est établie par ces textes. Ils ne définissent pas ce que constitue un acte de pêche illicite. Ces derniers procèdent en quelque sorte par délégation, et laissent le soin aux organisations régionales de fixer des mesures de conservation, dont la violation doit être sanctionnée.

141. Le concept de pêche INN. Certains textes internationaux se sont efforcés de cerner plus précisément les actes constitutifs d'une pêche illicite. En 1997, le concept de pêche illicite, non déclarée et non réglementée a été mis sur le devant de la scène par la Commission pour la conservation de la faune et la flore marine de l'Antarctique (CCAMLR)[523]. Ce concept a été repris et étayé par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) dans un plan d'action en date de 2001[524]. Texte non contraignant, il détaille avec une grande précision chacune des composantes de ce concept. À grands traits, il est possible de considérer qu'une activité de pêche est illicite lorsqu'un navire, quel que soit son pavillon, enfreint les législations de l'État côtier dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive de ce dernier, ou celles l'État du pavillon lorsque l'embarcation se trouve se trouve en haute mer. De la même manière, une activité de pêche est à considérer comme illicite lorsqu'elle outrepasse les mesures de pêche édictées par les organisations régionales de gestion des pêches[525]. Il en est ainsi également lorsqu'elle est accomplie dans une zone couverte par une organisation régionale, par un navire sans pavillon ou par un navire qui bat le pavillon d'un État qui n'est pas membre d'une telle organisation régionale[526]. Enfin,

[522] Article 19 § 2 de l'accord sur les stocks chevauchants. Voir ég. Y. TANAKA, *A dual approach to ocean governance : the cases of zonal and integrated management in the Law of the sea*, éd. Routledge, 2016, p. 98.

[523] M. MORIN, « La lutte contre la pêche INN et les responsabilités des États », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 86-87. Voir ég. R. BAIRD, « Illegal, unreported and unregulated fishing, an analysis of the legal, economic and historical factors relevant to its development and persistence », *MJIL*, vol. 5, 2004, p. 229.

[524] Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO, Rome, février 2001.

[525] Plan d'action FAO, 2001 : Paragraphe 3.1 : « *Par pêche illicite, on entend des activités de pêche : (...) effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un État, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevenant à ses lois et règlements (...) effectuées par des navires battant pavillon d'États qui sont parties à une organisation régionale de gestion des pêches compétente, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les États ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable; ou (...) contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par les États coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétente* ».

[526] Plan d'action FAO 2001, paragraphe 3.3 : « *Par pêche non réglementée, on entend des activités de pêche : (...) qui sont menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette*

l'activité de pêche dîte « *non déclarée* » correspond à la situation dans laquelle l'activité n'a pas été notifiée à l'État de rattachement, où lorsque cette déclaration a été effectuée de façon mensongère[527]. En d'autres termes, il est loisible de considérer que la pêche non déclarée constitue une forme de condensé de la pêche illicite et non réglementée. Cette définition de la pêche INN est intéressante, dans le sens où elle synthétise les différentes situations pour lesquelles un acte de pêche est susceptible d'être considéré comme contraire aux dispositions conventionnelles en vigueur. Toutefois, cette définition se présente comme inopérante sur le plan pénal[528]. En effet, les éléments de définition sont nettement trop larges, et se conjuguent plutôt mal avec le principe de légalité des délits et des peines. Par ailleurs, la pêche non déclarée apparaît quelque peu explétive et ne semble pas compatible avec le principe de nécessité de la loi pénale[529]. Aussi, bien que ce concept soit pertinent du point de vue de la gestion des ressources halieutiques, il peut difficilement s'inscrire dans une perspective répressive.

2) Un changement d'approche en perspective

142. Un changement d'approche nécessaire. Une approche basée sur la conservation et la gestion des ressources est nécessaire à l'échelle internationale, mais elle n'est pas suffisante en elle-même. Elle n'apparaît pas assez dissuasive pour décourager les groupes d'individus qui se livrent à de telles activités[530]. De surcroît, l'absence d'incrimination internationale conduit à ce que les législations internes apparaissent dans une large mesure comme

---

organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation; ou (...) qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international ».

[527] Plan d'action FAO 2001, paragraphe 3.4 : « *Nonobstant le paragraphe 3.3, il peut arriver que des activités de pêche non réglementée se déroulent sans contrevenir au droit international applicable et qu'il ne soit pas nécessaire, par conséquent, de prendre à leur encontre les mesures envisagées dans le Plan d'action international* ».

[528] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit*., p. 112 : « *This is poor stuff on which to base criminalization* ». Voir ég. M. MORIN, « la lutte contre la pêche INN et les responsabilités des États », *op. cit*., p. 19 : « *Il y avait donc une logique dans le fait de regrouper les trois termes « illégale », « non déclarée » et « non réglementée » dans cette expression INN. Elle était commode pour parler d'activités de pêche posant problème du point de vue de la gestion des ressources, indépendamment du caractère licite ou non des activités en cause* ». Ég. G. A. OANTA, «Illegal fishing as a criminal act at sea», in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 155.

[529] E. DE CONING, « Fisheries crime », in L. ELLIOTT & W. H. SCHAEDLA, *Handbook of transnational environmental crime*, éd. Edward Elgar Publishing, 2016, p. 158 : « *Attempts to criminalize activities based on such broad wording may potentially fail on the basis of the principle of legality* ».

[530] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit*., p. 113 : «*Without a more comprehensive criminal law approach, shifting flags, transferring of catch, the use of ports of convenience, and so forth, will mean that suppression of these forms of fishing will remain largely ineffective*».

disparates. Il convient néanmoins de relever que tous les textes internationaux spécifiques à la protection de la vie sauvage ne sont pas exempts de toute dimension prohibitive. Par exemple, la Convention de 1931 sur la réglementation de la chasse à la baleine introduit une règle générale d'abstention à destination des États en interdisant la chasse à la « *right whales* »[531]. Ce genre d'interdiction générale se retrouve dans bien d'autres conventions dédiées à une espèce en particulier[532]. Au surplus, il est notable que certaines conventions qui se concentrent de façon spécifique sur la protection des espèces intègrent une composante répressive. C'est le cas de la Convention de 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore dite Convention CITES[533] qui prévoit à son article VIII (1) que « *les Parties prennent les mesures appropriées en vue de la mise en application des dispositions de la présente Convention ainsi que pour interdire le commerce de spécimens en violation de ses dispositions* ». Cet article ajoute que les mesures adoptées en interne par les États parties peuvent comprendre l'adoption de sanctions pénales relatives au commerce et la détention des espèces visées par la Convention[534]. Bien que de telles dispositions se limitent à certains textes internationaux, il faut relever que la protection des espèces peut s'inscrire dans une perspective répressive**.**

143. La réorientation de l'action internationale. Les limites d'une approche basée uniquement sur la conservation ont été mises en relief par plusieurs rapports d'organismes internationaux. Dès 2008, un rapport rendu dans le cadre des Nations Unies a souligné que la pêche INN « *repose sur des réseaux complexes d'agents et d'entités (...) qui sapent les efforts internationaux de conservation et de gestion* », et qu'« *une partie de la pêche INN est également associée au crime organisé et à d'autres activités illicites, par exemple à des actions visant à éviter la détection, au versement de pots-de-vin et à la corruption* »[535]. Ce constat a été renouvelé à plusieurs reprises par différents organismes tels que l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime. Tous soulignent la nécessité de se départir d'une vision de la pêche illicite articulée exclusivement autour du concept de pêche INN[536]. C'est

[531] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit*., p. 113 : «*Without a more comprehensive criminal law approach, shifting flags, transferring of catch, the use of ports of convenience, and so forth, will mean that suppression of these forms of fishing will remain largely ineffective*».
[532] Article I de la Convention pour la réglementation de la chasse à la baleine, Genève, 24 septembre 1931.
[533] Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), Washington, 3 mars 1972. Amendée à Bonn, 22 juin 1979 et amendée à Gaborone, 30 avril 1983.
[534] Article 8 § 1 de la Convention CITES.
[535] Rapport du secrétaire général « les océans et le droit de la mer », A/63/63, 10 mars 2008, paragraphe 99 et 100, p. 32-33
[536] UNODC, Transnational organized crime in the fishing industry, 2011

ainsi que s'est développé, à l'occasion des travaux d'Interpol, le concept de « *fisheries crime* » qui vise à mettre l'accent non pas sur les actes de pêche en tant que tels, mais sur les relations entre les réseaux criminels transnationaux et le secteur de la pêche. L'idée est ici d'attirer l'attention de la communauté internationale sur la pêche illicite, non plus sous l'angle unique de la surexploitation des ressources halieutiques, mais en appréciant l'ensemble des actes infractionnels gravitant autour, à l'instar de l'obtention frauduleuse de permis de pêche, le blanchiment des produits de pêche, ou encore la corruption[537]. La doctrine s'est appuyée sur ces travaux et juge qu'il serait opportun que les États se basent davantage sur les dispositions de la Convention contre la criminalité transnationale organisée afin d'organiser le traitement pénal des groupes criminels sévissant dans le secteur de la pêche[538]. Dans le même sens, certains ont estimé qu'il est nécessaire d'adjoindre un nouveau protocole additionnel à cette convention, ne traitant que des atteintes à l'environnement[539]. Dans tous les cas, ces travaux et réflexions montrent que les conditions d'une action internationale réellement répressive menée à l'encontre des actes perpétrés en lien avec le secteur de la pêche commencent à se mettre en place. Initialement confinée dans le champ d'action de la FAO, la

[537] *Ibid.* p. 96 : «*any fishing vessels engaged in IUU fishing do so by avoiding conservation and management rules and regulations, but they do not necessarily operate in contravention of them. In other words, the term "IUU fishing" includes conduct that is not necessarily illegal. The concept of IUU fishing is also potentially problematic because its focus is largely on the activities of fishing vessels. From a crime perspective this focus may become too narrow since criminal activities may arise in the context of for instance aquaculture. The definition does not seem to include criminal activities up- and downstream of the illegal fishing activities such as money laundering, corruption, document fraud or handling of stolen goods*».

[538] A. TELESETSKY, «Laundering fish in the global undercurrents : illegal, unreported, and unregulated fishing and transnational organized crime», *Ecology L. Q.*, vol. 41, 2015, p. 968 : «*IUU fishing that is intentionally planned and executed should be characterized by Convention parties as a "serious crime" for three reasons. First, IUU fishing causes environmental harm by recklessly destroying resources needed for current and future generations. Second, IUU fishing results in economic harms since smuggling activities undermine legitimate fishing operations, and result in tax evasion, which deprives states of funds.Finally, IUU fishing causes social harm by threatening the food security of vulnerable populations such as artisanal fishing communities, as well as breeding a culture of crime and complicity where incorrect origin declarations and underreporting of volumes become standard rather than exceptional practices*». Voir ég. E. DE CONING, « Fisheries crime », *op. cit*., p. 159 : « *Participation in criminal groups, corruption, money laundering, obstruction of justice, human trafficking, migrant smuggling, and illicit manufacture and trafficking of firearms care all offences that can, possibly do, take place within the fisheries sector*».

[539] G. ROSE, «International jurisdictional challenges in the suppression of transnational criminal law in the suppression of transnational environmental crime», in L. ELLIOTT & W. H. SCHAEDLA, *Handbook of transnational environmental crime*, éd. Edward Elgar Publishing, 2016, p. 342. « *UNTOC is considered here as the most likely vehicle to accommodate advancement in harmonization and cooperation to combat TEC. It currently facilitates three protocols concerning some prevalent twenty-first century transnational crimes (that is, Trafficking in persons, smuggling of migrants, and illicit manufacturing and trafficking in firearms) and could accommodate a fourth on TEC*».

prise en compte des activités de pêches illicites par des organismes spécialisés dans la lutte contre la criminalité internationale confirme cette évolution paradigmatique[540].

B. La singularité de l'incrimination des actes de pollutions volontaires

144. Les actes de pollutions du milieu marin font l'objet d'une interdiction qui revêt un haut niveau de technicité (1). Ce cadre initial s'est par la suite étendu, mais ne s'est pas plus amplement concrétisé sur le plan répressif (2).

1) La technicité de l'incrimination

145. Une interdiction générale de rejet. Plusieurs conventions relatives aux pollutions de l'environnement marin ont été adoptées en amont de la CNUDM. La Convention OILPOIL de 1954[541] constitue le premier instrument juridique qui ambitionne de proscrire les pollutions au sein de l'espace maritime. Ce texte s'est vu accompagné par la Convention MARPOL dont la première mouture de 1973 s'est vue amender à plusieurs reprises[542]. Cette dernière s'illustre par son fonctionnement pour le moins atypique. Elle repose sur un système d'annexes d'une grande technicité dédiées à des substances précises. Chacune de ces annexes mentionne les conditions dans lesquelles un rejet en mer peut (ou non) être considéré comme licite. À titre d'exemple, l'annexe 1 expose à ces règles 15 et 34 que « *tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures (...) est interdit* ». Les annexes introduisent donc une interdiction générale du rejet de substances en mer. Cette interdiction est agrémentée de plusieurs précisions, ayant trait à la nature de la substance, la jauge du navire, ou encore la zone dans laquelle le rejet a été effectué. En effet, plusieurs « *zones spéciales* » sont identifiées comme par exemple la mer Noire ou la mer Baltique[543]. Dans ces zones, les rejets sont encadrés de façon bien plus drastique. La Convention enjoint les États parties à établir

[540] E. DE CONING & E. WITBOOI, «Towards a new 'fisheries crime' paradigm : South Africa as an illustrative example», *MP*, vol. 60, 2015, p. 213 : «*It follows that we are thus not only concerned with 'illegal fishing' per se (that is, the extraction of marine living resources in contravention of law, which is the current concern of the mainstream fisheries management discourse), but a whole range of criminal offences, including document fraud, customs and tax evasions, human trafficking, drug trafficking, money-laundering and insurance fraud*».

[541] Convention pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par hydrocarbures (OILPOIL), Londres, 12 mai 1954.

[542] Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), 2 novembre 1973 telle que modifiée par le Protocole du 17 février 1978.

[543] U. LEANZA, « Le régime juridique international de la Méditerranée », *RCADI*, vol. 236, 1992 p. 382 : « *En entendant par là une zone de mer qui, pour des raisons techniques reconnues relatives à sa condition océanographique et écologique, et au caractère particulier de son trafic, exige l'adoption de méthodes spéciales obligatoires pour la prévention de la pollution du milieu marin* Voir ég. T. SCOVAZZI, *Marine specially protected areas : The general aspects and the Mediterranean regional system*, éd. Kluwer Law International, 1999, p. 31.

leur compétence pour connaître des actes de pollutions commis dans les espaces qui relèvent de leur juridiction[544]. Elle leur demande en particulier de sanctionner tout rejet prohibé par l'adoption de mesures « *de nature à décourager les contrevenants éventuels* »[545], ce qui témoigne d'une véritable volonté répressive. Ainsi, il est important de constater que si, de prime abord, la Convention MARPOL se présente comme une convention essentiellement technique adoptée dans le cadre de l'OMI, elle introduit néanmoins une véritable incrimination conventionnelle. La définition de l'interdit peut paraître, à première vue, trop générale, mais le système d'annexes contribue à détailler sensiblement son contenu. De même, la demande faite aux États de sanctionner les violations à la convention s'apparente, dans une certaine mesure, à l'obligation d'incriminer présente dans les textes répressifs. En d'autres termes, la Convention MARPOL dessine « *la trame d'un réseau d'obligations (et donc d'interdictions) au plan international* »[546].

146. L'intentionnalité du rejet. La Convention MARPOL se fait beaucoup moins précise en ce qui concerne l'intentionnalité du rejet. Dans son préambule, elle souligne son ambition de « *mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin* ». Toutefois, le contenu de la Convention contraste avec cet objectif initial. En effet, l'article 2 définit le rejet comme « *tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause* ». Cet article semble viser tout autant les rejets volontaires qu'involontaires. Longtemps, la doctrine s'est écharpée à ce sujet, mais il semble désormais admis que la Convention vise à la fois les actes de pollution intentionnelle et non intentionnelle[547]. Cette analyse mérite d'être précisée, puisque la Convention dispose d'un certain nombre de subtilités. Par exemple, la règle 15 de l'annexe 1 énonce qu'un rejet dit « *opérationnel* », réalisé volontairement lors de l'activité normale du navire, peut être considéré comme licite. Elle liste un ensemble de conditions dans lesquelles un tel rejet peut être effectué sans pour autant violer les dispositions de la Convention. Autrement dit, un rejet volontaire peut être licite au sens de la Convention. Dans une même logique, il est opportun de relever que tous les rejets involontaires ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'une sanction. La règle 4 de l'annexe 1 indique qu'un rejet résultant d'une avarie

[544] Article 3 de la Convention MARPOL.
[545] Article 4 § 4 de la Convention MARPOL.
[546] C. NEGRE, « Les atteintes massives à l'environnement », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 543.
[547] *Ibid.* p. 542 : « *Malgré les quelques contestations qui ont pu être soulevées sur ce point en doctrine, la Convention MARPOL vise sans conteste les rejets d'hydrocarbure volontaires aussi bien qu'involontaires* ». Voir ég. A. HUET, « Le délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures » *RJE*, n°1, 1979, p. 8. Ég. V. JAWORSKI, « Les instruments juridiques internationaux au service du droit pénal de l'environnement », *op. cit*., p. 120.

ne peut se voir sanctionné. Il faut pour cela que des précautions raisonnables aient été prises, et que le capitaine ou le propriétaire du navire n'aient pas commis une faute intentionnelle ou inexcusable[548]. En résumé, la Convention vise tout aussi bien les actes de pollution volontaires et involontaires.

2) L'élargissement du champ de l'interdit

147. Distinguer l'immersion du rejet. La pollution du milieu marin ne se limite pas seulement au rejet en mer de substances nocives pour l'environnement. Elle peut également être matérialisée par un acte d'immersion, dans cet espace, de déchets dangereux. La distinction entre le simple rejet et l'immersion s'avère pour le moins absconse. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets adoptée en 1972 semble assimiler le rejet et l'immersion[549]. Son article III § 1 a) définit l'immersion comme « *tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer* ». De ce point de vue, un acte d'immersion correspond donc à un rejet réalisé intentionnellement. La Convention ajoute que constitue un acte d'immersion « *tout sabordage en mer de navire* ». Il apparaît donc que si une immersion peut se présenter sous la forme d'un rejet en mer, elle ne s'y limite pas. Cette définition reste néanmoins assez nébuleuse et peu satisfaisante juridiquement. Le protocole additionnel de 1996[550] établit une distinction bien plus compréhensible entre l'acte de rejet et celui d'immersion. L'article 1 § 4 de ce protocole identifie quatre actes constitutifs d'un acte d'immersion parmi lesquels se retrouvent l'« *élimination délibérée dans la mer de déchets* », « *tout sabordage en mer* », « *tout entreposage de déchet ou autres matières sur le fond des mers* » et enfin « *tout abandon ou renversement sur une plate-forme ou ouvrage artificiel en mer, dans le seul but de leur élimination délibérée* ». Cette définition s'avère nettement plus appropriée. La substitution du terme « *rejet* » par celui d'« *élimination* » met en évidence la particularité de l'acte d'immersion en tant que forme particulière de pollution[551]. Il ressort de

[548] Règle 4 de l'Annexe 1 de la Convention MARPOL .

[549] Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, Mexico, Moscou et Washington, 29 décembre 1972.

[550] Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières, Londres, 7 novembre 1996.

[551] J. L. BATONGBACAL, «Environmental degradation – the dumping of pollution as a transnational crime», in N. BOISTER & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, p. 298 : «*The key element that distinguishes 'dumping of pollution' from pollution per se is therefore made clearer : human decision and direction across national jurisdictional borders (…) This element tends to highlight the difference between acts committed with criminal intent, and acts arising from pure negligence*». Voir ég. R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the sea*, *op. cit*., p. 243.

cette définition que l'acte d'immersion correspond à un ensemble d'actes matériels nettement plus étendus que le simple rejet, accomplis essentiellement de manière intentionnelle.

148. Les déchets considérés comme dangereux. Tant la convention que le protocole recourent à un système d'annexes par lequel ils désignent les déchets dont l'immersion est prohibée. Toutefois, la méthode employée diffère selon les textes. La Convention contient trois annexes. Pour les déchets listés à l'annexe I, toute immersion est interdite. Il en est de même de ceux mentionnés à l'annexe II, sauf en cas d'obtention d'un permis spécifique. Enfin, les déchets figurant à l'annexe III sont susceptibles de faire l'objet d'une immersion en mer à condition de bénéficier d'un permis général. Ce fonctionnement pour le moins sibyllin a été modifié par le Protocole. Celui-ci prohibe l'immersion de tous les déchets, sauf ceux répertoriés à l'annexe 1. Et encore, pour ces derniers, l'immersion est subordonnée à l'obtention d'un permis préalable, ce qui atteste bien d'une volonté de renforcer l'encadrement de cette activité. L'autorisation générale est remplacée par une interdiction générale[552]. Les États sont invités à prendre des mesures pour prévenir et réprimer les violations à la Convention. Cependant, la formulation adoptée par le Protocole n'est pas pleinement satisfaisante. En effet, il se contente de préciser que « *chaque Partie contractante prend des mesures appropriées conformément au droit international pour prévenir et, si nécessaire, réprimer les actes contraires aux dispositions du présent Protocole* ». L'adoption de mesures répressives en ces termes paraît alors plus suggérée que réellement imposée aux États. Cet intitulé n'est pas présent dans la Convention, laquelle adopte une formulation nettement plus directive. Cette défaillance peut s'expliquer par le fait que les opérations d'immersion de substances dangereuses sont bien souvent chapeautées par les États qui contrôlent en amont l'action des navires exerçant ce type d'activités[553]. Il reste que le protocole ne concrétise pas ici ses velléités répressives. En définitive, il est manifeste que les

[552] H. ESMAEILI & B. GRIGG, «Pollution from dumping», in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law,* vol. III*, Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 84. Voir ég. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit*., p. 314-315.

[553] S. F. GAHLEN, « La compétence nationale en matière de pollution marine », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 107 : « *généralement*, *l'immersion de déchets transportés de la terre à la mer pour les couler au large se déroule sous le contrôle des autorités étatiques. Les substances dont on se débarrasse de cette manière sont, généralement, des armes chimiques et des substances radioactives, traitées sous un contrôle étatique. Ainsi, la criminalisation des responsables pour des actions illicites dans ce cadre n'est peut-être pas perçue comme nécessaire* ».

conventions internationales relatives à l'environnement intègrent des mécanismes juridiques proches des textes répressifs, mais ce cadre demeure inabouti[554].

Paragraphe 2 : Des trafics illicites indirectement rattachés à l'espace maritime

149. Au sein des conventions spécifiques aux trafics illicites, la mer n'est pas considérée comme faisant directement partie de l'infraction, mais plutôt comme un vecteur de sa commission. Le contexte maritime n'est pas directement prévu dans l'incrimination (1), ce qui nécessite un réajustement de la compétence de l'État pour se saisir des actes illicites accomplis en mer (2).

A. Une incrimination sans intégration de l'espace

150. Les conventions dédiées à la lutte contre les trafics illicites disposent d'un caractère répressif marqué. Néanmoins, les normes de comportement définies par ces conventions ne prennent pas directement en compte l'espace au sein duquel l'acte infractionnel a été commis, aussi bien en ce qui concerne le trafic de stupéfiants (1) que de migrants (2).

1) Le trafic illicite de stupéfiants

151. **Une orientation répressive mesurée**. Lorsqu'un produit ou un bien est rendu illicite à l'échelle internationale, « *l'usage devient abus, le commerce se transforme en trafic, la promotion se mue en incitation* »[555]. C'est le cas du trafic de stupéfiants, dont l'illicéité a été établie successivement par différentes conventions internationales. Il y a lieu de rappeler que le concept générique de « *drogue* »[556] correspond à une réalité juridique des plus complexe. Il renvoie à un ensemble de substances (stupéfiants, psychotropes) qui sont listées dans plusieurs instruments internationaux. Toutes les substances figurant en annexe de ces

[554] N. DE SADELEER, « Responsabilité pénale environnementale : examen des relations douteuses entre le droit international, le droit de l'Union européenne et le droit des États membres », in D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, p. 308-309 : « *Cet ordre juridique paraît le plus à même de contrer les risques environnementaux à caractère transnational (…) parmi le grand nombre de conventions internationales qui ne cessent d'être adoptées en ce domaine, peu d'entre elles mettent l'accent sur le volet répressif. En d'autres mots, le droit international est avare d'incriminations* ».

[555] F. CABALLERO & Y. BISIOU, *Droit de la drogue*, éd. Dalloz, 2000, p. 32.

[556] F. CABALLERO & Y. BISIOU, *Droit de la drogue, op. cit.,* p. 6, les auteurs proposent une définition générique de la drogue comme étant : « *Toute substance naturelle ou synthétique, susceptible de créer un effet psychotrope sur le système nerveux central, une dépendance physique ou psychique, un danger sanitaire et social* ».

conventions sont *de jure* frappées d'illicéité à l'échelle internationale. C'est cette approche qui est adoptée par la Convention unique de 1961[557]. Son article premier ressemble en tout point à une liste à la Prévert dans laquelle sont définies pêle-mêle certaines activités de façon sommaire (fabrication, trafic illicite), des institutions (Assemblée générale des Nations Unies, Conseil économique et social des Nations Unies) ainsi que certaines substances (résine de cannabis, feuilles de coca). Les substances considérées comme des stupéfiants sont listées dans un tableau, qui peut être amendé par l'organe international de contrôle des stupéfiants. Cette convention demeure perfectible du fait de son imprécision définitionnelle. Le trafic illicite y est défini par une tautologie puisqu'il désigne « *la culture ou tout trafic de stupéfiants contraires aux buts de la présente Convention* »[558]. En dépit de cela, cette convention intègre certaines dispositions qui s'inscrivent une dimension répressive notable. Elle encourage en particulier les États à conférer le caractère d'infraction pénale à un ensemble de comportements identifiés, et d'y adjoindre une sanction idoine[559]. La Convention de 1971[560] met à jour les dispositions de la Convention unique sur l'évolution des substances. En effet, dans le texte de 1961, les substances synthétiques ne sont pas prises en compte. La Convention de 1971 se focalise donc sur les psychotropes et suit le même fonctionnement que la précédente. Une litanie de substances est inventoriée dans un tableau annexe. Les États sont également incités à établir des infractions en droit interne et à en définir les modalités de sanctions[561]. Ces deux textes suivent une même logique, ils cherchent avant tout à définir les substances, et à organiser leur contrôle à l'échelle internationale. Toutefois, ils restent insuffisants sur le plan pénal.

152. Une orientation répressive affirmée. La Convention de Vienne de 1988[562] parachève le dispositif international de lutte contre les stupéfiants et substances psychotropes en s'inscrivant dans une dimension répressive affirmée. Dès son préambule, elle confirme cet objectif en exposant qu'« *il importe de renforcer et d'accroître les moyens juridiques efficaces de coopération internationale en matière pénale pour mettre fin aux activités criminelles internationales que représente le trafic illicite* ». Il est important de relever que cette convention est d'une portée plus large que les deux textes antérieurs, puisqu'elle

[557] Convention Unique sur les stupéfiants, New York, 30 mars 1961.
[558] Article 1) l) de la Convention unique.
[559] Article 36 de la Convention unique.
[560] Convention sur les substances psychotropes, Vienne, 27 février 1971.
[561] Article 22 de la convention sur les substances psychotropes.
[562] Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988.

comprend non seulement les stupéfiants et psychotropes, mais aussi les « *précurseurs* », c'est-à-dire les produits qui entrent en compte dans le processus d'élaboration de ces substances prohibées. L'une des principales innovations de cette convention est de prendre acte des lacunes des textes précédents en apportant une définition réellement détaillée du trafic illicite. Parmi les activités considérées comme constitutives d'un tel trafic se retrouvent entre autres la production, la fabrication, l'extraction, la préparation et la vente de ces substances. Certaines activités qui n'étaient pas évoquées par les textes antérieurs, comme le blanchiment d'argent, ont été ajoutées[563]. L'obligation de retranscription imposée aux États est assez atypique, puisqu'elle fonctionne selon « *un régime différencié* »[564]. L'article 3 § 1 demande aux parties de « *conférer le caractère d'infraction pénale conformément à son droit interne* » à un ensemble d'activités mentionnées, mais l'article 3 § 1 c) adoucit cette obligation pour d'autres, comme l'acquisition ou la détention de stupéfiants. Il est donc patent que la Convention de 1988 constitue un véritable parangon conventionnel en matière de lutte contre les trafics transnationaux. D'ailleurs, il est intéressant de remarquer que le protocole sur les armes à feu de 2000[565] fonctionne d'une certaine manière sur le même modèle. Il définit plusieurs comportements constitutifs d'un trafic illicite (importation, acquisition, transport) que les États parties s'engagent à traduire et à sanctionner en interne[566].

2) Le trafic illicite de migrants

153. Distinction entre traite et trafic. La Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée[567], et ses deux protocoles additionnels[568] sont consacrés

[563] F. ROUCHEREAU, « La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 603.

[564] S. EL ZEIN, « Trafic illicite de stupéfiants », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 586 : « *Cette variation dans la densité de l'obligation d'incriminer à la charte des États crée de facto une distinction entre les infractions de trafic illicite selon la gravité des actes. Ainsi, il y a des infractions graves et d'autres moins graves au sein de la même catégorie d'infractions relevant de la notion de trafic illicite lato sensu* ».

[565] Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 21 mai 2001.

[566] Article 5 du Protocole armes à feu. Ég. I. BANTEKAS & S. NASH, *International criminal law*, éd. Routledge, 2009, p. 238 : « *Article 5 of the Protocol criminalises illicit manufacturing and trafficking of firearms, components and ammunitions, as well as falsification or illicit obliteration, removal or alteration of the marking on firearms* ».

[567] Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 15 juin 2000.

[568] Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 décembre 2000 (ci-après Protocole contre la traite). Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, Palerme, 15 décembre 2000 (Ci-après Protocole contre le trafic de migrants).

pour partie aux infractions relatives à l'immigration illégale. D'emblée, il convient d'opérer une distinction entre les deux protocoles, lesquels visent deux actes illicites distincts. L'un se concentre sur la traite des personnes, tandis que le second a trait au trafic illicite de migrants. La différence entre ces deux actes prohibés s'opère principalement sur le degré de contrainte exercé sur les personnes, ainsi que sur la finalité de l'infraction[569]. À grands traits, le trafic illicite de migrants (« *migrant smuggling* ») peut se définir comme un acte de facilitation des migrations illégales[570]. Le Protocole précise qu'il s'apparente au « *fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent* »[571]. L'expression « *tirer avantage* » montre une démarcation très claire entre le migrant, victime du trafic, et le trafiquant, qui retire un bénéfice de cette facilitation d'entrée sur le territoire d'un État. La traite des personnes (« *migrant trafficking* ») se voit quant à elle dotée d'une définition plus détaillée, qui insiste notamment sur les « *fins d'exploitations* »[572], point central de séparation de ces deux infractions. La Convention ajoute que l'exploitation comprend « *au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage (...) la servitude* ». Il est important d'ajouter que la frontière entre ces deux infractions n'est pas hermétiquement close. Dans bien des cas, le trafic peut se changer en traite[573]. Dans les deux textes, il est précisé que les États s'engagent à adopter des « *mesures législatives (...) pour conférer le caractère d'infraction pénale* » aux dispositions qu'ils prescrivent[574]. Le protocole spécifique au trafic enjoint les États à incriminer également les actes de complicité, d'organisation, et de facilitation comme, par exemple, la fabrication de documents de voyages frauduleux. Enfin, il faut ajouter qu'en plus des normes de comportement définies par les

[569] A. CALLAGHER, « Human rights and the new UN Protocols on trafficking and migrant smuggling : a preliminary analysis », *HRQ*, vol. 23, 2001, p. 996. Voir ég. N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law, op. cit.,* p. 48. Ég. C. BROLAN, « An analysis of the human smuggling trade and the protocol against the smuggling of migrants by land, air and sea(2000) from a refugee protection perspective », *Int J Refugee Law*, vol. 14, 2002, p. 580.

[570] T. OBOKATA, *Trafficking of human beings from a human rights perspective : toward a more holistic approach*, éd. Martinus Nijhoff, 2006, p. 21 : « *Smuggling, therefore, can be summarised as an act of facilitating illegal migration* ».

[571] Article 3(a) du Protocole contre le trafic de migrants.

[572] Article 3(a) du Protocole contre la traite.

[573] A. WEYEMBERGH, « La lutte contre la traite et le trafic d'être humains », *RIDP*, 2006/1, vol. 77, p. 211. Voir ég. J. RIOS RODRIGUEZ, « La maltraitance du migrant », in G. S. GOODWIN-GILL & P. WECKEL, *Protection des migrants et des réfugiées au XXIe siècle, aspects de droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de la Haye, 2012, éd. Brill, 2015, p. 487.

[574] Article 5 § 1 du Protocole contre la traite et article 6 § 1 du Protocole contre le trafic de migrants.

deux protocoles, s'ajoutent celles définies par la Convention, comme la participation à un groupe criminel organisé, le blanchiment du produit du crime ou la corruption.

154. Des dispositions protectrices de l'individu. Ces protocoles intègrent un grand nombre de dispositions spécifiques aux individus. Les États sont incités à prendre des mesures pour protéger les victimes de ces infractions, considérées comme des personnes vulnérables. L'exemple le plus ostensible est celui de l'article 5 du Protocole relatif au trafic. Il indique que « *les migrants ne deviennent pas passibles de poursuites pénales en vertu du présent Protocole* ». En d'autres termes, les personnes entrées d'une manière illégale sur le territoire d'un État ne peuvent être l'objet de poursuites pour, par exemple, des faits d'obtention frauduleuse de documents de voyage[575]. En outre, ce Protocole prévoit plusieurs dispositions relatives à la protection des migrants arrivés à destination sur un territoire étranger. Il consacre aussi un article assez détaillé sur l'organisation du retour des migrants ayant fait l'objet d'un tel trafic. Le Protocole relatif à la traite s'inscrit dans la même veine. Il précise notamment que la traite est condamnable même lorsqu'elle a été consentie par les victimes. À nouveau, les États sont encouragés à adopter des mesures d'assistance « *en vue d'assurer le rétablissement physique, psychologique et social* » des victimes. Les parties à la Convention doivent permettre aux personnes victimes d'un tel trafic de rester sur leur territoire national et organiser leur rapatriement. Ainsi, il est intéressant de constater que ces deux protocoles font preuve d'une certaine spécificité en intégrant tout un arsenal juridique dédié à la protection des personnes. Ils opèrent une dissociation claire entre les migrants considérés comme victimes et ceux plus communément appelés « *passeurs* » qui profitent de leur vulnérabilité, laquelle doit être prise en compte par les États parties.

B. Un rattachement indirect à l'espace

155. Les conventions dédiées aux trafics illicites se rattachent indirectement à l'espace maritime. Elles demandent aux États d'établir leur compétence pour connaître des actes réalisés en mer (1). Ce rattachement reste cependant délicat, en particulier pour les actes commis à bord d'un navire étranger (2).

[575] A. SCHLOENHARDT, «The UN Protocol against the smuggling of migrant by Land, Sea, and Air (2000) », in P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organized crime*, éd. OUP, 2016, p. 188 : «*Consequently, smuggled migrants should not be held criminally liable for being the object of migrants smugglings, for offences involving document fraud, or for remaining in the host country clandestinely*».

1) Le rattachement des actes réalisés en mer

156. La mer comme lieu de passage. Il ressort de l'analyse des différentes conventions relatives aux trafics illicites que la mer n'est pas prise en compte dans la définition de la norme de comportement. Les trois conventions dédiées à la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants n'évoquent à aucun moment cet espace dans les éléments de définition de l'infraction qu'elles établissent. Cela est d'autant plus remarquable que la définition posée par l'article 3 de la Convention de 1988 est adoptée selon la technique dite de « *l'énumération* »[576], et que dans cette longue suite de comportements à prohiber, aucune allusion n'est faite à la mer. Le protocole relatif au trafic de migrants y fait une brève évocation en ce qu'il définit ce qui est entendu comme un « *navire* » au sens du présent texte[577]. Le soin apporté à la définition témoigne ici d'une volonté de s'imprégner du contexte maritime de commission de l'infraction. Toutefois, aucune occurrence du terme « mer », ou de celui d'« espace maritime » ne se retrouve dans la norme de comportement élaborée à l'article 6. En définitive, force est de constater que l'espace de commission de ces infractions de trafics illicites n'est guère intégré dans les normes de comportement établies conventionnellement. Ces conventions ont une finalité répressive marquée, mais la spécificité de l'espace de commission des infractions n'est pas intégrée. Cette absence s'explique en rapport à la nature des actes appréhendés. En effet, s'agissant des trafics illicites, la mer se présente comme un espace de commission comme un autre, au même titre que l'espace terrestre ou aérien. Ces actes ne sont pas spécifiquement maritimes. Dès lors, l'inclusion du contexte spatial dans les éléments de définition de l'infraction n'est pas indispensable.

157. Le rattachement par le pavillon. Dans ces conventions, la prise en compte du contexte maritime de commission des actes visés se trouve dans les articles relatifs à l'exercice de la compétence de chaque partie. Les États sont donc amenés, lorsqu'ils s'acquittent de leur obligation de retranscription, à établir leurs compétences à l'encontre des actes réalisés en mer. D'emblée, il est utile de constater que tant la Convention unique que celle sur les substances psychotropes ne contiennent pas de telles dispositions. Elles se contentent d'un bref écho à la loi du pavillon et demandent aux États de prendre « *des*

[576] E. HUGUES, « La notion de terrorisme en droit international : en quête d'une définition juridique », *JDI (clunet)*, 2002, p. 763. Voir ég. P. POURZAND, *L'internationalisation pénale en matière de trafic de drogue – étude critique de l'enchevêtrement des espaces normatifs*, *op. cit.,* p. 54 : « *La technique de l'énumération consiste dans l'élaboration d'une liste détaillée de faits* ». Ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *RCADI*, vol. 321, 2007, p. 232.

[577] Article 3 d) du protocole contre le trafic de migrants.

précautions appropriées (...) pour empêcher l'usage indu » de telles substances à bord d'un navire[578]. Autrement dit, ces textes ne contiennent aucune obligation d'incriminer les trafics effectués en mer. Il s'agit d'avantage d'incitations générales à contrôler les activités menées en mer. La Convention de 1988 se fait elle nettement plus précise. Son article 4 prescrit aux États parties d'adopter les mesures nécessaires pour établir leur compétence afin de connaître des infractions commises sur son territoire, mais également lorsque « *l'infraction a été commise à bord d'un navire battant son pavillon* »[579]. Aucune disposition similaire n'apparaît dans le protocole spécifique au trafic de migrants. Néanmoins, il est important d'ajouter que les dispositions de la Convention contre la criminalité transnationale organisée s'appliquent *mutatis mutandis* aux trois protocoles. Or, l'article 15 § 1 de cette convention demande instamment aux États d'établir leur compétence « *lorsque l'infraction est commise à bord d'un navire qui bat son pavillon (...) conformément à son droit interne au moment où ladite infraction est commise* ». Ainsi, bien que cela n'apparaisse pas de façon apparente au sein du Protocole, les États ont bel et bien l'obligation d'établir leur compétence pour connaître des trafics illicites ayant lieu à bord des navires battant leur pavillon[580].

2) Un rattachement complexe

158. Un rattachement optionnel. Il ressort très clairement de l'analyse des conventions relatives aux trafics illicites qu'il pèse sur les États parties une véritable obligation d'établir leur compétence sur le plan pénal pour connaître des actes infractionnels commis à bord de leurs navires. Toutefois, il est important de noter que ces textes se font moins directifs lorsque l'acte prohibé a été réalisé par le ressortissant d'un État, quel que soit l'espace appréhendé. En effet, tant la Convention contre le trafic de stupéfiants que celle sur la criminalité transnationale organisée utilisent le verbe « *pouvoir* » lorsqu'elles demandent aux États d'adopter des mesures nécessaires en droit interne pour établir leur compétence à l'encontre de leurs nationaux[581]. Autrement dit, un État n'est pas contraint d'exercer sa compétence pénale à l'encontre de l'un de ses ressortissants lorsque celui-ci est impliqué dans un trafic international tel que défini par les conventions[582]. Il convient d'ajouter que cette faculté

[578] Article 32 de la Convention unique et article 14 de la Convention sur les substances psychotropes.
[579] Article 4 § 1 a) ii) de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.
[580] A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, *op. cit*., p. 53-54.
[581] Article 15 § 2 b) de la Convention contre la criminalité transnationale organisée et article 5 § 1 b) de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.
[582] T. OBOKATA, *Transnational organized crime in international law*, *op. cit*., p. 52 : « *Nevertheless, Article 15(4) provides that states 'may' establish criminal jurisdiction over other nationals, suggesting tha prosecution is not*

laissée à la discrétion des États vaut non seulement pour les nationaux, mais aussi pour toute personne privée résidant habituellement sur le territoire national. Ici, les États ne sont pas contraints, ce n'est qu'une faculté qui leur est reconnue par les conventions répressives. Par ailleurs, la Convention contre la criminalité transnationale organisée reconnaît aux États la possibilité d'établir leur compétence lorsque l'infraction est commise à l'encontre de l'un de leurs ressortissants[583]. Un État peut donc être amené à juger des citoyens étrangers auteurs d'un trafic illicite de migrants, si l'un de ses nationaux est victime d'un tel trafic.

159. Les infractions commises à bord d'un navire étranger. Sur la base de ces textes internationaux, les États sont amenés à étendre leur capacité à intervenir à l'encontre des navires étrangers. Aussi, la Convention de 1988 entend donner aux États la possibilité d'établir leur compétence « *à bord d'un navire contre lequel cette partie a été autorisée à prendre des mesures appropriées* »[584]. Cette disposition est centrale, puisqu'elle conduit à ce que les États parties puissent attraire les membres de bord d'un navire étranger devant leurs juridictions internes. Cette faculté reconnue conventionnellement demeure néanmoins contrastée en pratique. Le caractère optionnel de cette disposition, cumulé au manque d'implication de certains États conduit à ce qu'une minorité d'entre eux ait réellement intégré cette possibilité au sein de leur droit interne respectif[585]. Il en résulte des situations potentiellement conflictuelles dans lesquelles un navire étatique intervient contre un navire privé étranger suspecté de se livrer au trafic de stupéfiants, mais n'est pas compétent pour traduire les membres de bord devant ses juridictions répressives internes[586]. En ce qui concerne le trafic illicite de migrants, cette faculté n'est pas expressément reconnue par le Protocole. Toutefois, à la lecture de l'article 15 § 2 c) de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, il est tout à fait possible qu'un État puisse être amené à traduire les

---

mandatory. Such provision can also be seen in other treaties». Voir ég. D. W. SPROULE & P. SAINT-DENIS, « The UN drug trafficking convention : an ambitious step», *CYIL*, 1989 p. 282.

[583] Article 15 § 2 a) de la Convention contre la criminalité transnationale organisée.

[584] Article 4 § 1 b) ii) de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.

[585] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans, op. cit.,* p. 213 : «*The assertion of legislative jurisdiction in these cases was made an option under article 4(1)(i) and (ii) and its reported that relatively few states have established such jurisdiction*».

[586] *Ibid.* p. 213 : «*As a result, there could be a case where a state party will be authorised to seize the suspect vessel on the high seas by the flag state, yet it will lack the requisite jurisdiction to seize the cargo and try the offenders in its courts*».

personnes appréhendées en mer à bord d'un navire étranger devant ses juridictions nationales[587].

Paragraphe 3: Des actes assimilables au terrorisme maritime

160. La CNUDM ne traite pas directement des actes de terrorisme. Aucune occurrence de ce terme ne se retrouve dans le corps de texte. Cette absence s'explique en raison des difficultés qu'éprouvent les États à appréhender juridiquement ce phénomène criminel. Aussi, la définition – par le droit conventionnel - des actes assimilables au terrorisme est le fruit d'une construction graduelle (A) qui s'est progressivement axée spécifiquement autour des actes commis dans l'espace maritime (B).

A. Le terrorisme saisi par le droit international

161. L'appréhension du terrorisme par le droit international est rendue délicate par les importantes divergences qui existent entre les États sur sa définition (1). Ces obstacles se manifestent de la même manière lorsque ces actes ont été réalisés en mer (2).

1) Les contours étriqués du terrorisme international

162. **Approche doctrinale du terrorisme international**. La relation entre le droit pénal, fondé sur un principe de légalité, et une notion aussi insaisissable juridiquement que le terrorisme, pourrait être qualifiée de « *liaison dangereuse* »[588]. Ce constat est d'autant plus parlant à l'échelle internationale. En effet, la prise en compte de ce phénomène criminel par une norme conventionnelle se heurte à plusieurs obstacles importants. D'une part, il convient de relever que les actes de terrorisme sont longtemps restés le fruit de considérations essentiellement internes. Au fil du temps, cette activité a connu une « *internationalisation croissante* »[589] qui a atteint son paroxysme dans les évènements dramatiques du 11 septembre 2001. D'autre part, il importe de relever que la notion de terrorisme vogue dans un flou terminologique relativement complexe. Elle se situe aux confins de nombreuses « *notions*

[587] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 186 : « *Article 15(2) c may indirectly require state to provide for domestic jurisdiction over offences committed on other parties flag vessel under the Migrant Smuggling Protocol. It requires each state party to establish jurisdiction over conspiracies or activities undertaken outside its territory* ».

[588] J. ALIX, *Terrorisme et droit pénal – étude critique des incriminations terroristes*, Thèse, Université de Paris I, 2008, éd. Dalloz, 2010, p. 13.

[589] S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit*., p. 4.

voisines, telles que la violence ou l'assassinat politiques, la guérilla ou l'anarchisme » rendant délicate sa définition par le droit[590]. Face à ces difficultés conceptuelles et sémantiques, la doctrine juridique s'est efforcée à de nombreuses reprises de délimiter les contours incertains de cette notion fuyante. Dans son dictionnaire de droit international public, le professeur Salmon identifie le terrorisme en tant que « *fait illicite de violence grave commis par un individu, agissant à titre individuel ou avec l'approbation, l'encouragement, la tolérance, ou le soutien d'un État, contre des personnes ou des biens, dans la poursuite d'un objectif idéologique, et susceptible de mettre en danger la paix et la sécurité internationale* »[591]. Plusieurs autres propositions ont été émises par différents auteurs, dans le but de développer et d'affiner cette définition[592]. Dans cette myriade d'analyses doctrinales, il est néanmoins possible de dégager certains éléments communs à cette activité criminelle. Le terrorisme international semble se caractériser par l'accomplissement d'actes de violence protéiformes accomplis de façon intentionnelle. Ces actes disposent d'une finalité particulière, en ce sens qu'ils surpassent les personnes qui en sont victimes. Ils cherchent davantage à impacter la société dans son ensemble et ce, afin de semer le chaos et la terreur à l'ensemble de ses membres[593].

---

[590] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 295. Sur la délicate prise en compte par le droit international de la notion de terrorisme, voir ég. R. HIGGINS, « The general international law of terrorism », in R. HIGGINS & M. FLORY, *Terrorism and international law*, Colloques de Londres et d'Aix-en Provence, 1992, éd. Routledge, 1997, p. 13 : « *Terrorism is a term without any legal significance. It is merely a convenient way of alluding to activities, whether of States or of individuals, widely disapproved of and in which either the methods used are unlawful, or the targets protected, or both* ».

[591] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public, op. cit.,* p. 1081, entrée « *terrorisme international* ».

[592] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 306 : « *l'usage de la violence dans des conditions de nature à porter atteinte à la vie des personnes ou à leur intégrité physique dans le cadre d'une entreprise ayant pour but de provoquer la terreur en vue de parvenir à certaines fins. Si ces fins sont politiques, le terrorisme peut être qualifié de politique* ». Sur les enjeux et les blocages quant à la définition du terrorisme international, voir S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit.,* p. 14-22. Ég. H. DONNEDIEU DE VABRES, *Traité de droit criminel et de législation pénale comparée*, éd. Sirey, 3ème éd., 1947, p. 123 : « *1° il est le fait de bandes, souvent internationales, ce qui le rend particulièrement efficace ; 2° les procédés dont il use sont de nature à provoquer la terreur : explosions, destructions de chemins de fer ou d'édifices, ruptures de digues, empoisonnement d'eau potable, (…) ; 3° il crée un danger commun ».* Ég. J. M. SOREL, « Existe-t-il une définition universelle du terrorisme? », in O. CORTEN, K. BANNELIER, T. CHRISTAKIS, B. DELCOURT, *Le droit international face au terrorisme*, Colloque de Paris, 2002, éd. Pedone, 2002, p. 40-42. Ég. E. ROBERT, *L'État de droit et la lutte contre le terrorisme dans l'Union européenne : mesures européennes de lutte contre le terrorisme suite aux attentats du 11 septembre 2001*, Thèse, Université de Lille II, 2012, p. 51. Voir ég. A. GHANEM-LARSON, *Essai sur la notion d'acte terroriste en droit international pénal*, Thèse, Université d'Aix-Marseille III, 2011, p. 43.

[593] M. Q. MEJIA, « Defining maritime violence and maritime security », in P. K. MUKHERJEE, M. Q. MEJIA & G. M. GAUCI, *Maritime violence and other security issues at sea*, Colloque de Malmö, 2001, éd. World Maritime University, 2002, p. 28 : « *meant to influence the political behaviour of adversaries by attacking and threatening targets that possess symbolic rather than material significance* ». Voir ég. R. YOUNG, « Defining terrorism : the evolution of terrorism as a legal concept in international law and its influence on definitions in domestic legislation », *B. C. Int'l & Comp. L. Rev*, vol. 29, 2006, p. 57. Ég. B. WEIßER, « Transnational organized crime and

163. Approche conventionnelle du terrorisme international. Alors que les positions doctrinales semblent, dans une certaine mesure, converger vers des éléments communs, la concrétisation de cette définition au sein d'une norme conventionnelle s'avère plus délicate. Ces difficultés s'expliquent en particulier par les dissensions entre les États en ce qui concerne l'interprétation des considérations qui servent de motifs à l'acte en lui-même. Comme le dévoile le professeur Sorel, « *si on semble d'accord sur la méthode (usage indiscriminé de la violence), sur la qualification de l'acte (nonobstant la question plus précise de la qualification du aime et de sa sanction, mais il s'agira toujours d'un acte criminel considéré comme grave), sur ses conséquences (graves dommages matériels et humains publics ou privés), sur son objectif (créer la terreur en dissociant la victime et la cible, ce qui revient à la notion de violence indiscriminée), il reste le désaccord sur ses causes, autrement dit sur sa motivation ou sa légitimation, et donc sur la qualification de ses auteurs* »[594]. Confrontée à une impossible définition du terrorisme, la communauté internationale a recours à une technique juridique particulière pour se saisir de ce phénomène criminel. Plutôt que de se hasarder à définir globalement une notion aussi complexe et impénétrable, les conventions internationales développent une approche dite sectorielle[595]. Elles cherchent non pas à interdire le terrorisme international dans son ensemble, mais seulement certains de ses aspects. Elles concernent par exemple certains biens considérés comme vulnérables, du fait de leur présence dans un environnement international (aéronefs, navires, plates-formes fixes)[596], ou visent des activités illicites particulières (le financement des activités terroristes, la prise d'otage, les attaques à l'explosif)[597]. Toutes ces conventions frappent d'illicéité un ensemble de comportements spécifiques à leurs thématiques respectives, que les États s'engagent à traduire en droit interne[598]. Dès lors, même si ces textes internationaux ne prévoient pas une

terrorism », in P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organized crime*, éd. OUP, 2016, p. 88.

[594] J. M. SOREL, « Existe-t-il une définition universelle du terrorisme? », *op. cit*., p. 58.

[595] P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit.,* p. 231-232. Voir ég. L. HENNEBEL & G. LEWKOWICZ, « La problème de la définition du terrorisme », in L. HENNEBEL, D. VANDERMEERSCH, *Juger le terrorisme dans l'État de droit*, Colloque de Bruxelles, 2008, éd. Bruylant, 2009, p. 29.

[596] Convention de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, Tokyo, 14 septembre 1963. Convention de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, La Haye, 16 décembre 1970. Convention de 1971 pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal, 23 septembre 1971. Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.

[597] Convention internationale sur la prise d'otages, New York, 17 décembre 1979. Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, New York, 15 décembre 1997.Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, New York, 9 décembre 1999.

[598] L. HENNEBEL & G. LEWKOWICZ, « La problème de la définition du terrorisme », *op. cit*., p. 34 : « *même si chacun de ces problèmes relève du phénomène global du terrorisme, ce dernier ne nécessite pas d'être défini pour que les problèmes spécifiques soient réglementés* «

définition générale du terrorisme international, elles établissent une pluralité de normes de comportement qui ont trait à une partie de ce phénomène criminel. L'absence de définition claire de ce qui est entendu comme le terrorisme international ne se traduit pas par un défaut de prise en charge par le droit. C'est cette approche qui est retenue pour les actes de terrorisme accomplis sur l'espace maritime.

2) La spécificité du terrorisme maritime

164. Terrorisme et piraterie maritime. Bien que la CNUDM n'évoque pas directement le terrorisme maritime, les compétences qu'elle octroie aux États sont susceptibles de s'exercer pour prévenir de tels faits. S'agissant par exemple des actes de terrorisme ciblant les plates-formes offshore, la CNUDM est susceptible de constituer une base juridique potentielle pour justifier l'intervention d'un État contre un navire étranger[599]. Il en va de même pour les actes perpétrés dans les eaux territoriales contre lesquels l'État côtier peut exercer son droit de protection. Pour autant, cette convention souffre de certaines lacunes en matière de répression. Elle ne se confronte pas de façon frontale à cette problématique, ce qui conduit bien souvent à l'extrapolation des dispositions relatives à la piraterie maritime pour tenter de les rendre applicables aux actes assimilés au terrorisme. Tel qu'il l'a été évoqué précédemment, la principale distinction entre ces deux menaces réside dans l'interprétation des « *fins privées* » de l'article 101[600]. Selon une partie de la doctrine, cette expression doit être analysée dans une perspective téléologique, opposant la finalité privée de la piraterie et la visée déstabilisatrice du terrorisme sur le plan politique [601]. Pour d'autres, la notion de finalité privée doit être opposée à une finalité publique, qui correspond à la situation dans laquelle un acte de violence est réalisé avec l'aval d'une autorité publique, comme c'est le cas dans un contexte de guerre civile par exemple[602]. Dans cette conception, il est possible de recourir au régime instauré par

[599] A. HAREL, « Preventing terrorist attacks on offshore platforms : do states have sufficient legal tools? », *op. cit.,* p. 171. Ég. S. KAYE, « International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarines cables from attack », *op. cit.,* p. 378.

[600] *Cf. supra*, n°106.

[601] H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *U. Miami Int'L & Comp. L. Rev*, vol. 15, 2008, p. 343 : « *While pirates usually seek financial gain, terrorists wish to make a « political or ideological » point, most often coupled with the wanton destruction of human life*. ». Ég. T. GARMON, « International law of the sea : reconciling the law of Piracy and terrorism in the wake of september 11th », *TMLJ*, vol. 27, 2002, p. 265.

[602] D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *op. cit.,* p. 693 : « *It is commonly and mistakenly presumed that these words must exclude all politically motivated violence. In fact, the words « for private ends » simply denote that the violence involved is not public and were originally included to acknowledge the historic exception for civil-war insurgencies who attacked only the vessels of the government they sought to overthrow. All acts of violence lacking state sanction*

la CNUDM contre la piraterie maritime pour réprimer des actes terroristes accomplis en mer. Néanmoins, si cette assimilation peut sembler fondée juridiquement, elle se montre moins opérante sur le plan pratique. Tel que le précise Françoise Odier, la piraterie « *est conçue de façon si restrictive par la CMB que le terrorisme tel qu'il se développe ne pouvait plus faire l'objet de sanction dans le cadre du droit de la mer* »[603]. Le champ d'application géographique de la piraterie au sens de la CNUDM ainsi que les exigences matérielles inhérentes à cet acte (exigence de deux navires impliqués par exemple) limitent considérablement les possibilités d'appliquer son régime aux actes de terrorisme maritime[604]. Ainsi, l'extrapolation du régime spécifique à la piraterie maritime pour réprimer ces actes semble envisageable, mais contre-productive. Il convient alors d'admettre que les seules dispositions de la CNUDM sont insuffisantes pour répondre efficacement à la menace incarnée par les actes de terrorisme maritime.

165. Une construction en réaction. Cette zone de flottement entre la piraterie et le terrorisme maritime s'est amplifiée en se confrontant à des situations factuelles concrètes. Deux affaires ont mis en lumière le déficit de normes internationales pour faire face à des assaillants terroristes. La première affaire marquante est celle du paquebot italien *Achille Lauro*, détourné en 1985 par des membres du Front de Libération de la Palestine. Les membres du bord ainsi que les passagers sont pris en otage, et l'un d'entre eux, ressortissant américain, est jeté par-dessus bord. Au-delà du fort émoi qu'a fait naître cet évènement au sein de la communauté internationale, le besoin de parvenir à une coopération plus accrue, afin de se prémunir contre les actes de terrorisme accomplis en mer, s'est renforcé[605]. Cette affaire a particulièrement pointé l'inadéquation de la transposition du régime de la piraterie pour se confronter au terrorisme maritime. En effet, dans la situation d'espèce, l'exigence

---

are acts undertaken for « private ends ». Voir ég. K. MARCINIAK, « International law on piracy and some current challenges related to its definition », *PRIEL*, vol. 1, issue 3-4, 2012, p. 120-124.

[603] F. ODIER, « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, T. 10, 2005, p. 303. Voir ég. N. RONZITTI, « The law of the sea and the use of force against terrorist activities », in N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Colloque de Castelgandolfo, 1986, éd. Martinus Nijhoff, 1990, p. 2 : « *Piracy and maritime terrorism were clearly considered as two separate issues at the time of the drafting of the 1988 Rome Convention (…) In their statements at the opening of the I.M.O. Conference, both the italian minister of Justice, Vassali, and the special representative of the U. N. Secretary General for the law of the sea, Nandan, pointed out that the two-vessel requirement and the private end criterion mades rules on piracy inapplicable to maritime terrorism* ».

[604] E. PAPASTAVRIDIS, « Maritime terrorism in international law », *op. cit.,* p. 80-82. Ég. K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, *op. cit*., p. 51-52.

[605] D. MOMTAZ, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 590. Ég. J. P. PANCRACIO, « L'affaire Achille Lauro et le droit international », *AFDI*, vol. 31, 1985, p. 222.

« *two ships requirement* » n'est clairement pas remplie, puisque les actes criminels sont commis par des individus déjà présents à bord du navire. Le régime de la piraterie y est donc inapplicable[606]. Le droit international est intervenu en réaction à cet incident, qui a joué le rôle de catalyseur dans l'élaboration de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (dite Convention SUA) et son Protocole spécifique aux plates-formes fixes en 1988[607]. Ce texte s'est efforcé de combler les lacunes du droit international concernant les actes de violence perpétrés à bord et contre les navires[608]. Toutefois, le cadre SUA 1988 a fait lui-même preuve de défaillances, expliquées en grande partie par la nature protéiforme des actes de terrorisme. La nécessité d'adapter le cadre international s'est confirmée à la suite de l'affaire du navire *So San* dont les faits ont déjà été rappelés précédemment[609]. Le trafic d'armes biologiques, chimiques et nucléaires est alors apparu comme un corollaire du terrorisme international[610] qui, pour être combattu, doit intégrer le cadre normatif international initié par la Convention SUA. Les Protocoles SUA 2005[611] ont par suite été adoptés afin de mettre à jour le droit international et l'adapter à l'évolution des menaces. Ce qui ressort ici, c'est bel et bien le caractère « *post-catastrophe* »[612] du droit international, qui « *ne se soucie guère de situations virtuelles et n'anticipe pas sur leur développement, mais s'efforce de répondre aux problèmes du moment en projetant ses solutions dans l'avenir* »[613]. La communauté internationale ne peut être toujours ancrée dans l'anticipation et se faire oracle, ou même eschatologue, des dangers futurs. Du reste, il est intéressant d'observer que la communauté internationale fait preuve d'une capacité de réaction intéressante pour s'en accommoder et s'y confronter.

---

[606] M. HABELSTAM, « Terrorism on the high seas : the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on maritime safety », *op. cit.,* p. 289 : « *Today, terrorists such as the hijackers of the Achille Lauro seize a ship, threaten its passengers and kill them without regard to the flag it flies or the nationality of the victims* ». Ég. N. RONZITTI, « The law of the sea and the use of force against terrorist activities », *op. cit*., p. 2. Ég. H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *op. cit*., p. 343.

[607] Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988 (Ci-après Convention SUA 1988).

[608] D. MOMTAZ, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *op. cit.,* p. 600. « *La saisie de l'Achille Lauro a mis en évidence l'absence d'un instrument juridique traitant de la sécurité de la navigation maritime (…) La Convention s'efforce de combler ces lacunes* ».

[609] *Cf. supra*, n°96.

[610] C. S. /Rés. 1456 (2003), 20 janvier 2003. Voir ég. C. S. /Rés. 1540 (2004), 28 avril 2004. Ég. K. N. TRAPP, *State responsibility for international terrorism*, Cambridge University, 2009, éd. OUP, 2011, p. 20.

[611] Protocole à la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, Rome, 10 mars 1988 (Ci-après Protocole SUA 1988).

[612] J. RUILLE, *Management des risques intégré des navires et de leurs armements : un ferry peut-il être une organisation à haute fiabilité?,* Thèse, Sciences de gestion, Université de Nantes, 2015, p. 24.

[613] S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit*., p. 21. Voir ég. M. HALBERSTAM, « Terrorism on the high seas : the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on maritime safety », *op. cit.,* p. 310 : « *The continued vitality of any legal system depends on its ability to deal with current problems* ».

B. Une appréhension large des actes rattachables au terrorisme maritime

166. Le terrorisme maritime tel que perçu par le droit international ne se limite pas qu'aux actes violents accomplis à bord ou contre un navire (1). Il intègre une dimension plus large en prenant en compte la lutte contre le trafic d'armes biologiques, chimiques et nucléaires (2).

1) L'infraction de terrorisme maritime

167. Les infractions définies par la Convention SUA. La Convention SUA évoque la notion de terrorisme dès son préambule, mais ne la définit pas plus amplement. Elle fait le choix de se concentrer sur les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation qui « *compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde* ». Ce sont ces actes qui constituent le cœur des développements de la Convention. L'article 3 adopte une approche similaire à celle adoptée en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants. Ainsi, pour définir les actes matériels constitutifs d'une infraction assimilable au terrorisme maritime, elle procède par énumération. La convention recense à ce titre plusieurs comportements à prohiber comme, par exemple, les violences faites à l'encontre des membres du bord, les actes qui visent à endommager le navire et sa cargaison, et de façon plus générale toutes les actions s'attachant à perturber la sécurité de la navigation du navire[614]. Tous ces actes infractionnels doivent comporter un élément moral, puisque la Convention indique qu'ils doivent avoir été accomplis « *illicitement et intentionnellement* ». De surcroît, les simples blessures ou celles qui conduisent au décès d'une personne et qui sont réalisées en connexité avec les infractions précitées sont également passibles d'une sanction pénale. Au surplus, il est précisé que la tentative, l'incitation, la complicité ainsi que la menace doivent être incriminées dans l'ordre juridique des États parties, qui se doivent par ailleurs d'adopter « *des peines appropriées qui*

[614] Article 3 § 1 de la Convention SUA : « *Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement : a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux al. a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée* ».

prennent en considération la nature grave de ces infractions »[615]. Tous ces éléments se retrouvent dans le Protocole à la convention SUA spécifique aux plates-formes fixes. Le cadre mis en œuvre par le cadre SUA 1988 est donc particulièrement étayé. Il s'inscrit dans une dimension répressive affirmée en définissant avec précision un large éventail d'infractions assimilables au terrorisme maritime tout en cernant avec une grande acuité l'espace de commission de ces infractions.

168. Les apports de la Convention SUA. Il résulte des dispositions susmentionnées qu'un soin tout particulier a été apporté par les rédacteurs de la Convention pour ne pas reproduire les mêmes errements juridiques qu'en matière de piraterie maritime. Il y a lieu de relever dans un premier temps que l'exigence dite de « *two ships requirement* » n'est pas maintenue[616]. Cela atteste d'une prise en compte du *modus operandi* des auteurs d'actes terroristes, qui sont susceptibles d'accomplir leurs méfaits en se faisant passer pour des membres du bord, ou encore pour de simples passagers comme ce fut le cas dans l'affaire *Achille Lauro*. Par ailleurs, le champ d'application géographique de cette convention est nettement plus étendu qu'en matière de piraterie. Dans une formulation pour le moins alambiquée, l'article 4 énonce que la Convention s'applique « *si le navire navigue ou (...) doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul État* ». Par cette assertion, la Convention étend le champ de commission de l'infraction tant aux eaux territoriales qu'à la zone économique exclusive et ne se contente pas de la circonscription hauturière inhérente aux actes de piraterie maritime[617]. D'ailleurs, une disposition particulière enjoint les États parties à établir leur compétence pour les faits perpétrés à bord des navires qui exhibent leur pavillon et à l'intérieur de leur mer territoriale[618]. Enfin, cette convention ne contient aucune évocation claire des motivations des

[615] Article 5 de la Convention SUA.

[616] S. L. HODGKINSON, « The governing international law on maritime piracy », *op. cit.,* p. 29. Voir ég. T. M. SITTNICK, « State responsibility and maritime terrorism in the strait of Malacca : persuading indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait », *PacRimLPolyJno*, vol. 14, n°3, 2005, p. 760.

[617] K. SAIFUL, « The rise and fall of the international law of maritime terrorism : the ghost of piracy is still hunting ! », *NZULR*, vol. 26, 2014, p. 97 : « *The application of SUA Convention is not confined to the high seas or the exclusive economic zone, but is applicable if any incident happens in territorial or archipelagic waters* ». Voir ég. R. C. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol : Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism », in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, éd. CRC Press, 2009, p. 187. Voir ég. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 389.

[618] Article 6 de la Convention SUA : « *Tout État Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'art. 3 quand l'infraction est commise : a) à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de l'infraction, le pavillon de cet État; ou b) sur le territoire de cet État, y compris sa mer territoriale* ».

auteurs de tels actes[619]. Procédant ainsi, la Convention cherche à couvrir l'ensemble des actes de violence accomplis en mer, que leurs auteurs agissent à des fins personnelles, politiques, voire théologiques. Ainsi, lorsqu'un acte de violence est perpétré en haute mer et à des fins privées, le régime de la piraterie de la CNUDM est amené à s'appliquer. Pour les autres cas, les dispositions de la Convention SUA seront plus opportunes.

2) Le rattachement des actes de prolifération au terrorisme maritime

169. Le navire en tant que menace. L'appréhension *in extenso* par la Convention SUA des activités assimilables au terrorisme maritime n'est cependant suffisante pour rendre compte de la pluralité des menaces que ce phénomène recouvre. C'est donc sur initiative de l'organisation maritime internationale que s'est amorcé l'amendement de ce cadre SUA 1988, afin de le rendre plus en phase avec les dangers contemporains, et en particulier la prolifération d'armes de destruction massive[620]. Deux protocoles additionnels ont ainsi été adoptés, l'un spécifique à la Convention, l'autre concernant le Protocole sur les plates-formes fixes[621]. Dès son préambule, le Protocole relatif à la Convention rappelle le besoin impérieux pour la communauté internationale de « *combattre le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations* ». Pour parvenir à cet objectif, l'article 4 du Protocole de 2005 modifie l'article 3 de la Convention SUA dédié aux infractions en y ajoutant un article 3*bis*. Ce nouvel article complète l'ancien, d'une part en élargissant le champ des actes de violence rattachables au terrorisme maritime, et d'autre part en intégrant la prolifération des ADM[622]. En premier lieu, le Protocole à la Convention vise toutes les situations dans lesquelles le navire peut être employé en tant qu'arme[623]. Ce mode d'utilisation des navires à des fins

---

[619] R. CHURCHILL, « The piracy provisions of the UN Convention on the law of the sea – fit for purpose? », *op. cit*., p. 22 : « *most political acts of violence against ships would be offences under the SUA Convention as the latter has no 'private ends' or similar requirement*. ». Voir ég. M. Z. KULYK, « Piracy, hijacking, and armed robbery against ships », *op. cit*., p. 404-405 : « *at the same time it is well recognized that the SUA convention 1988 remedies some of UNCLOS lacunas. It eliminates the need to differentiate between the motives of the attackers thus directly allowing prosecution in situations when qualification of piracy is challenged on the grounds of determination of private ends* ».

[620] OMI / Rés. A.924(22), « Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires », 20 novembre 2001.

[621] Protocole à la convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, Londres, 14 octobre 2005.

[622] A. BIAD, « La lutte contre le trafic des armes de destruction massive par mer », *ADMer*, T. 9, 2004, p. 208 : « *L'idée de criminaliser le transport maritime d'ADM dans le cadre de la Convention SUA vise non seulement les actes commis sur ou à l'encontre des navires mais aussi les actes de complicité relatifs au transport maritime intentionnellement illégale d'ADM et de matière connexes. Avec ce nouvel article 3 bis la Convention SUA aura désormais deux aspects : l'anti-terrorisme et ce qui est nouveau l'anti-prolifération* ».

[623] S. D. MACDONALD, « The SUA protocol : a critical reflection », *JMLC*, vol. 28, 2013, p. 502-503 : « *The first set of additional offences largely addresses the use of a ship as a weapon, a direct response to the events of 9/11* ».

funestes n'est pas particulièrement récent. Il faut citer par exemple les brûlots, des navires incendiaires qui ont fait florès au cours des batailles navales du XVIIème siècle. Le Protocole s'inscrit dans une perspective plus générale et contemporaine. Il vise tout particulièrement l'utilisation du navire de manière à provoquer la mort ou à engendrer des dommages corporels et matériels, mais également le déversement de substances dangereuses (dont les armes biologiques, chimiques et nucléaires dites « *armes BCN* ») contre ou à bord d'un navire. Comme pour la Convention, il est précisé que ces actes doivent être accomplis « *illicitement et délibérément* ». Néanmoins, ce Protocole présente une évolution majeure, puisqu'il mentionne explicitement les motivations du crime. Il est précisé que ces infractions doivent avoir pour objectif d'« *intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque* », expression déjà mentionnée dans d'autres conventions antiterroristes antérieures[624]. Une réelle clarification est donc apportée sur la finalité du terrorisme, qui s'entend comme une volonté d'exercer une forme de coercition sur un organe politique[625].

170. La répression du transport d'arme BCN. La seconde facette du Protocole à la Convention SUA réside dans son appréhension du transport d'armes BCN. Son article 2 § 1 d) définit ce type d'arme. Il évoque en particulier les agents biologiques ainsi que les produits chimiques qui les composent. Cette définition demeure critiquée par une partie de la doctrine, qui lui reproche son manque de clarté et de nuance[626]. Outre le déversement à bord ou contre un navire d'armes BCN sus-évoqué, le Protocole à la Convention interdit de façon générale le transport de ces armes. Cette interdiction générique est assortie de nombreuses précisions. En effet, le Protocole incrimine le transport d'explosifs et de matières radioactives « *destinées à provoquer ou menace de provoquer la mort, des dommages corporels ou matériels graves* »[627]. Cette prohibition générale inclut aussi le transport de produits et de technologies facilitant l'utilisation ou la conception des armes BCN, sauf dans les cas où le transport a été

[624] Article 2 de la Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, adoptée par l'assemblée générale des Nations Unies, 9 décembre 1999. Ég. Article 4 § 5 du Protocole à la Convention SUA introduisant un article 3*bis* § 1 a).

[625] R. C. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol : Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism », *op. cit.,* p. 192 Voir ég. R. BALKIN, « The International maritime organization and maritime security », *TMLJ*, vol. 20, 2006, p. 26-27.

[626] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public, op. cit.,* p. 84-85, entrée « *armes de destruction massive* ». Voir ég. H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 485.

[627] Article 5 du Protocole à la Convention SUA introduisant un article 3*bis* 1) b).

accompli sur la base du traité sur la non-prolifération[628]. Il est important de relever que pour ces normes de comportement, le Protocole à la Convention maintient l'exigence du caractère intentionnel de l'acte prohibé, mais en supprime les motivations. Ainsi, le transport d'ADM est condamnable même lorsqu'il ne s'inscrit pas dans une volonté de tourmenter les populations et d'assujettir les autorités gouvernantes. À nouveau ici, la tentative, la complicité, l'organisation et la participation doivent faire l'objet de sanctions par les États parties[629]. Enfin, le Protocole à la Convention introduit une infraction plus transversale, prohibant le transport à bord d'un navire toute personne ayant commise un acte prohibé selon la Convention et le Protocole SUA de 1988, les deux protocoles de 2005, ou les conventions antiterroristes mentionnées en annexe[630]. En somme, ce cadre SUA 2005 se présente comme une mise à jour bienvenue de celui de 1988. Il élargit de façon importante le champ infractionnel des actes assimilables au terrorisme maritime afin de rendre le droit, tant national qu'international, plus en phase avec la contemporanéité des menaces.

---

171. Conclusion du Chapitre. Les conventions répressives constituent un complément bienvenu aux dispositions de la CNUDM. Elles se focalisent avant tout sur les activités elles-mêmes, et frappent d'interdit - à l'échelle internationale - un ensemble de comportements précisément identifiés que les États parties s'engagent à sanctionner en interne. Cette internationalisation de la réprobation est toutefois loin d'être homogène. Comme le relève très justement le professeur Massé lequel « *les figures de l'internationalisation sont (…) extrêmement variables ; le mouvement se manifeste dans des directions du moins divergentes, à tel point qu'il est difficile de conceptualiser tout ce qui est abordé (…) comme relevant d'un même objet de recherche* »[631]. Cette constatation s'avère des plus opportunes lorsqu'elle est

[628] Article 5 du Protocole à la Convention introduisant un article 3*bis* 2). Voir ég. H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *op. cit*., p. 360.
[629] Article 7 du Protocole à la Convention introduisant un article 3*quater*.
[630] Article 6 du Protocole à la Convention introduisant un article 3*ter*. Voir ég. Article 7 du Protocole à la Convention introduisant une annexe à la Convention SUA.
[631] M. MASSÉ, « Des figures asymétriques de l'internationalisation du droit pénal », *RSC*, 2006, p. 755.

appliquée de façon spécifique aux menaces à la sûreté maritime portées à l'étude. Certaines conventions cherchent plus à encadrer qu'à interdire des activités réalisées en mer, comme c'est le cas des textes dédiés aux atteintes à l'environnement. D'autres conventions se singularisent par leur finalité pénale marquée, mais ne se réfèrent au lieu de commission que de façon indirecte, comme c'est le cas des textes relatifs aux trafics illicites. Seules les conventions spécifiques au terrorisme maritime, et dans une moindre mesure la convention MARPOL, s'imprègnent pleinement du contexte maritime de commission de l'acte infractionnel dans l'établissement de la norme de comportement. En dépit de ces variations, il est apparent qu'il s'établit à l'échelle internationale un socle d'incriminations communes qui servent d'appui à la coopération pénale interétatique, afin de parvenir à une répression efficace contre les activités illicites transnationales.

Chapitre 2 – L'internationalisation de la répression

172. L'internationalisation en matière pénale ne se limite pas qu'à la seule réprobation d'un ensemble d'actes définis et frappés d'illicéité par une norme conventionnelle. Elle contribue aussi à organiser la répression des actes illicites transnationaux entre les États. Toutefois, compte tenu du contexte maritime des activités portées à l'étude, cette coopération doit non seulement porter sur le plan pénal, mais également sur le plan maritime. Les États doivent nécessairement bénéficier de droits d'intervention additionnels pour pouvoir assurer une répression efficace des actes prohibés perpétrés dans cet espace. À ce titre, il y a lieu de rappeler que les règles relatives à l'utilisation de l'espace maritime telles que codifiées par la CNUDM ne constituent en rien un corps juridique statique. Bien au contraire, elles sont amenées à évoluer pour s'adapter aux usages dont cet espace fait l'objet. Preuve il en est, l'article 110 venant fixer les situations dans lesquelles un État est susceptible d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire par l'exercice du droit de visite n'est pas limitatif. Une brèche est ouverte par la présence de la phrase « *sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par un traité* ». Les conventions répressives sont donc amenées à offrir aux États de nouvelles possibilités d'interférer avec le principe d'exclusivité de l'État du pavillon et de contrôler les navires étrangers suspectés de se livrer à un acte répréhensible (**Section 1**). Cette coopération sur le plan maritime est parachevée par des dispositions de droit pénal procédural par lesquels les États sont amenés à se prêter assistance pour assurer une répression effective des individus interpellés en mer (**Section 2**).

Section 1 – L'extension des droits d'intervention en mer

173. La CNUDM reconnaît aux États différentes possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire lorsqu'un navire est suspecté de se livrer à certaines activités identifiées. Les conventions répressives élargissent le spectre des situations dans lesquelles un État est susceptible d'intervenir. Toutefois, ces interférences ne comportent pas la même intensité. Certaines conventions prévoient des possibilités d'intervention extrêmement restreintes (**Paragraphe 1**), tandis que d'autres intègrent des procédés novateurs en vue de faciliter les possibilités d'intervention contre les navires qui affichent un pavillon étranger (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Des droits d'intervention restreints

174. Les modalités d'intervention à l'encontre d'un navire étranger, instaurées par les conventions répressives, demeurent marquées par l'influence de la CNUDM. Elles se calquent sur les modèles d'interférence à l'exclusivité de l'État du pavillon introduits par la Convention de 1982 (A), et empruntent mêmement le lexique propre à l'intervention en mer (B).

A. Deux modèles d'intervention

175. Les différentes conventions répressives offrent aux États la possibilité de s'employer contre les navires qui possèdent un pavillon étranger, soit à l'initiative de l'État du pavillon (1), soit à l'initiative d'un État tiers qui pour intervenir doit y avoir été préalablement habilité (2).

1) Une intervention à l'initiative de l'État du pavillon

176. **La prévalence pavillonnaire**. Tel qu'il l'a été précédemment évoqué, le principe d'exclusivité de l'État du pavillon sur ses navires induit que la coopération dans la lutte contre les activités illicites repose essentiellement sur les épaules de ce dernier[632]. Ce mode de fonctionnement trouve son exemple topique au sein de l'article 108 de la CNUDM relatif au trafic de stupéfiants. Cet article introduit une coopération l'initiative de l'État du pavillon mais qui se trouve relativement inefficace en pratique. En effet, il accorde à l'État de rattachement le monopole exclusif du déclenchement des actions menées contre son navire. Or, c'est un truisme de dire que les autorités pavillonnaires ne bénéficient pas d'un don d'ubiquité. Elles ne peuvent contrôler, en même temps, l'activité de tous les navires qui portent leur étendard en mer. Ce mode de coopération paraît alors plutôt limité sur le plan pratique. Cependant, bien que ce mode de coopération ne soit pleinement satisfaisant dans une logique opérationnelle, il est reproduit dans certaines conventions répressives. L'exemple le plus évocateur est sans nul doute celui de l'article 17 § 2 de la Convention de Vienne de 1988 qui traite également du trafic de stupéfiants. S'il ne se calque pas au mot près aux dispositions de la CNUDM, il reprend son idée essentielle, à savoir que lorsqu'un État pressent qu'un de

[632] *Cf. supra*, n°51. Voir ég. R. GEISS & C. J. TAMS, « Non-flag states as guardians of the maritime order : creeping jurisdiction of a different king? », *op. cit.,* p. 29 : « *Article 108 UNCLOS Reflects the general desire to facilitate international cooperation against illicit trafficking without however granting states self-standing enforcement rights* ».

ses navires se livre au trafic de stupéfiants, il peut « *demander aux autres parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation* »[633]. Ce type de disposition initialement limitée au trafic de stupéfiants est également repris dans les conventions dédiées au trafic de migrants ainsi qu'aux actes assimilables au terrorisme maritime[634]. C'est aussi le cas dans des conventions qui ne sont pas tout à fait des instruments de droit pénal international, comme par exemple les textes internationaux consacrés à la pêche. Ce mode de coopération se retrouve dans le cadre spécifique des organisations de gestion des pêcheries[635]. Il existe pourtant quelques variantes selon les conventions. C'est le cas du Protocole à la Convention SUA de 2005 qui intègre des situations plus générales, en prévoyant notamment que ce mode de coopération peut être initié par un État chaque fois qu'un navire battant son pavillon est concerné (qu'il soit l'objet de l'attaque ou bien l'auteur)[636]. Bien que ce mode de coopération ait le mérite d'impliquer l'État du pavillon dans le processus coopératif, il reste d'une importance limitée. Les mêmes critiques que celles formulées à l'encontre de l'article 108 de la CNUDM sont réitérables ici. En particulier, il est avéré que si l'État du pavillon n'assure aucun contrôle sur son navire ou ne dispose d'aucun moyen de contrôler les activités menées à bord - en bref, s'il n'est pas impliqué - ce mode de coopération restera lettre morte.

177. Une demande d'assistance. En dépit des limites apparentes de ce mode coopération à initiative pavillonnaire, les différentes conventions répressives contribuent à lui donner une teneur supplémentaire. Tout particulièrement, elles spécifient les conséquences juridiques qu'emporte la formulation par un État du pavillon d'une telle demande. En effet, l'article 108 de la CNUDM se borne à mentionner que l'État du pavillon « *peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic* ». Ainsi, il n'est aucunement fait mention d'une quelconque obligation qui pèserait sur les États sollicités. Il ne s'agit que d'une simple possibilité accordée à l'État de rattachement. Cette tournure permissive est corrigée par certaines conventions répressives. D'emblée, il apparaît qu'elles adoptent une tonalité plus

[633] V. CARREÑO GNALDE, « Suppression of the illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances on the high seas : spanish case law », *SYIL*, vol. IV, 1995, p. 94.
[634] Article 8 § 1 du Protocole contre le trafic de migrants, article 17 § 2 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 4 e).
[635] Article 20 § 2 de l'accord sur les stocks chevauchants.
[636] Article 8 du protocole à la Convention SUA introduisant un article 8*bis* § 4 : « *Un État Partie qui a des raisons sérieuses de soupçonner qu'une infraction visée à l'art. 3, 3bis, 3ter ou 3quater a été, est en train ou est sur le point d'être commise et implique un navire battant son pavillon, peut solliciter l'assistance d'autres États Parties pour prévenir ou réprimer cette infraction. Les États Parties ainsi requis mettent tout en œuvre pour fournir une telle assistance en fonction des moyens dont ils disposent*. »

impérative. Elles énoncent que les États contactés « *fournissent* »[637], ou « *mettent en œuvre* »[638] cette assistance. En conséquence, si la possibilité pour un État pavillonnaire de formuler une telle demande est laissée à sa libre discrétion, celle-ci, lorsqu'elle est réellement effectuée, doit être suivie d'effets pour son destinataire[639]. Autrement dit, les autorités étatiques qui ont été contactées par un de leurs homologues étrangers ne peuvent - en principe - se dérober et refuser d'intervenir. En revanche, une exception est prévue au cas où l'État saisi ne possède pas de moyens suffisants pour permettre cette intervention. Dans tous les cas, les conventions montrent bien que la requête formulée par l'autorité pavillonnaire peut entraîner de véritables conséquences juridiques[640]. L'État requis qui ne se conformerait à la demande devra rendre de compte de son inaction, et ainsi justifier d'une impossibilité ou d'un manque manifeste de moyen pouvant excuser sa léthargie. Du reste, pour donner suite à l'intervention, l'État du pavillon demeure prédominant. C'est ce que relève Efthymios Papastavridis, selon lequel l'article 17§ 2 de la Convention de Vienne vise uniquement la demande d'assistance, sans faire de référence à la compétence normative de l'État intervenant[641]. C'est donc à l'État du pavillon qu'il revient de juger les personnes suspectées d'une telle activité. Cette méthode de coopération n'est peut-être pas la plus efficace puisque son fonctionnement est conditionné par la bonne volonté d'États pavillonnaires dont le zèle, autant que les moyens de contrôle, fluctue. En revanche, il faut noter l'apport des conventions répressives qui permettent de doter ce mode de coopération d'une véritable substance. Ces dernières apportent des précisions notables et étendent les modalités de coopération en mer.

---

[637] Article 8 § 1 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 4.

[638] Article 17 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.

[639] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 125-126 : « *While it is optional for a state to make such a request, once made, it is obligatory for states parties so requested to render assistance, but only to extent possible within their means* ».

[640] E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, *op. cit*., p. 184 : « *The principal international juridical mechanism to address a state's non-compliance with its international obligations is the international law relating to State responsibility, which encompasses, among other thing, cessation, reparation and countermeasures* ».

[641] E. PAPASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », *op. cit.,* p. 474 : « *Especially with respect to vessels without nationality, it is worth recalling that article 17(2) of the Vienna Convention only make provision for states to request assistance in suppressing the use of such vessels in illicit traffic without making any allusion to legislative jurisdiction in this regard* ». Voir ég. J. L. FILLON, « Le droit international de la mer et le trafic des stupéfiants en mer », *ADMer*, T. 1, 1996, p. 73 : « *L'article 17 de la Convention de Vienne dépasse partiellement la Convention de 1982 et s'en distingue* ».

2) Une intervention à l'initiative d'un État tiers

178. Une possibilité d'interférer à l'exclusivité. Les possibilités d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon sont limitées à cinq situations détaillées par la CNUDM[642]. Suivant une approche sectorielle, les conventions multilatérales répressives sont intervenues pour ouvrir ces facultés d'intervention à bord des navires étrangers, mais en tentant parallèlement de ne pas trop écorner le principe d'exclusivité pavillonnaire. C'est ce qu'il ressort notamment de l'article 17 § 3 de la Convention de Vienne. Cet article pousse plus loin le cadre de coopération prévue par les règles de la CNUDM en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants. À ce titre, il est est reconnu par la doctrine juridique comme une véritable innovation[643]. Ses dispositions octroient aux États parties la possibilité d'intervenir à la suite d'une requête d'un État tiers et non uniquement sur la base d'une demande d'assistance émanant d'une autorité pavillonnaire. Ce faisant, elles suivent la méthode de l'article 110 de la CNUDM, qui laisse aux États soupçonneux envers un navire le bénéfice du déclenchement de l'intervention. Néanmoins, contrairement à ce que prévoit l'article 110, toute intervention reste ici subordonnée au consentement préalable de l'État de rattachement. D'une manière générale, l'action menée contre un navire étranger suit la procédure suivante. Un État peut, lorsqu'un faisceau d'indices concordants lui indique qu'un navire se livre à un trafic de stupéfiants, demander à l'autorité pavillonnaire de lui confirmer l'immatriculation du navire. Une fois cette confirmation reçue, l'autorité intervenante peut requérir de procéder à une intervention directe à l'encontre de ce navire, en montant à bord. Il semble par ailleurs que la confirmation préalable de l'immatriculation constitue une condition nécessaire au bon déroulement du processus d'intervention[644]. Ce mode de coopération n'est pas limité au trafic de stupéfiants, il existe également dans les autres conventions internationales répressives[645]. À nouveau, il est important d'indiquer que dans ces textes, l'intervention demeure soumise à l'aval de l'État de rattachement, prérequis indispensable à toute intervention. Lorsque celui-ci

[642] *Cf. supra*, n°87.

[643] D. MOMTAZ, « Les infractions liées aux activités maritimes », H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 513 parle d'un « *progrès* », F. ROUCHEREAU, « La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes », *op. cit.,* p. 614 évoque un « *mécanisme novateur* ». Ég. V. BORÉ-EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États? », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 63-64 qui relève l'aspect « *novateur (…) mais fragile*» de cette disposition.

[644] D. GUILFOYLE, « Transnational crime », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 269.

[645] Article 8 § 2 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 5 qui évoque « *une déclaration de nationalité* », article 17 § 3 de la Convention contre le trafic illicite de migrants.

oppose une *vis inertiae* à la demande d'un État tiers, aucune action n'est possible. Il faut ajouter que les mesures réalisables postérieurement à l'intervention sont détaillées avec plus ou moins de précisions. L'analyse des conventions laisse envisager qu'au minimum l'arraisonnement et la visite du navire peuvent être effectuées par l'intervenant[646].

179. Le développement des mécanismes d'intervention. Il transparaît de ces dispositions la volonté que la coopération ne soit pas uniquement fondée sur la seule initiative de l'État du pavillon. Ces conventions cherchent à étendre les possibilités d'intervention aux navires d'États présents dans les eaux internationales et qui laissent entrevoir d'une réelle intention d'agir contre les actes illicites transnationaux. C'est d'ailleurs pourquoi ces conventions accordent un soin particulier à détailler les modalités de déroulement de la coopération, lesquelles sont dans une large mesure absentes de la CNUDM. Elles apportent des précisions bienvenues sur la manière dont les échanges entre les deux parties doivent être diligentés. À ce titre, elles prévoient que le consentement de l'État du pavillon se doit d'être donné « *sans retard* »[647] par l'État saisi. Pour ce faire, certaines conventions ajoutent que des autorités nationales doivent être désignées dans chaque État partie, afin de recevoir les requêtes d'intervention[648]. Ce faisant, la coopération est fluidifiée. Lorsqu'un État souhaite intervenir contre un navire étranger, il bénéficie d'un interlocuteur agréé qui est susceptible de lui octroyer le droit ou non d'y procéder. Cependant, le temps de réponse, ou la forme que doit prendre la requête, ne sont pas mentionnés. Il est vrai qu'idéalement, une réponse « *quasi instantanée* » est bien souvent requise par la pratique[649]. Un temps de réponse trop long risque de voir le navire suspect prendre la fuite. Une telle absence de précisions peut poser problème, car elle fait reposer la capacité d'action de l'État intervenant sur la réactivité de l'État du pavillon bien souvent velléitaires et hésitantes. Du reste, les moyens de communication par lesquels s'effectue le consentement à l'intervention sont laissés à la discrétion des parties, par

[646] *Cf. infra*, n°91 et suivants. Voir ég. Article 17 § 4 de la Convention contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 5.

[647] Article 8 § 3 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 17 § 7 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 1 qui utilise l'appellation : « *dans les meilleurs délais* ».

[648] Article 8 § 3 et 8 § 4 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 17 § 8 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.

[649] A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *op. cit.,* p. 366 : « *cette demande d'intervention constitue donc une avancée majeure, bien que demeurant à une procédure dominée par la loi du pavillon* ».

l'échange de notes diplomatiques par exemple[650]. Enfin, ces textes donnent des détails intéressants sur l'espace dans lequel se déroule cette coopération. Alors que l'article 110 paraît restreindre son application à la haute mer, l'application de ces conventions s'étend ici « *à un navire exerçant la liberté de navigation* », ce qui peut inclure la zone économique exclusive[651]. Dans tous les cas, il semble clair que ces conventions poussent nettement plus loin les procédés de coopération entre les États et cherchent à créer une meilleure cohésion de l'action menée sur l'espace maritime. Elles initient une dynamique innovante et plus à même de répondre à certaines nécessités pratiques trop peu évoquées par les dispositions de la CNUDM.

B. Des modalités d'intervention dans les conventions répressives

180. Les modes d'intervention introduits par les conventions répressives s'inscrivent dans la continuité de la CNUDM, non seulement d'un point de vue opérationnel, mais également formel. Elles s'appuient sur des termes généraux pour justifier le déclenchement de l'intervention (1) ainsi que son déroulement (2).

1) L'interprétation des motifs de l'intervention

181. Un lexique fluctuant. La CNUDM regorge de notions dont il est délicat de cerner juridiquement les contours. Il suffit, pour s'en convaincre, de se pencher sur un lexique des termes non définis par ce texte[652]. Ces incertitudes sémantiques s'avèrent pourtant d'une importance toute particulière lorsqu'elles ont trait à la coopération pour lutter contre les menaces à la sûreté maritime, car elles constituent le socle sur lequel se fonde l'intervention contre un navire étranger. Comme il l'a été précédemment évoqué, l'article 110 de la Convention relatif au droit de visite conditionne son initiation à l'existence de « *raisons sérieuses* » chez l'intervenant. Ces éléments de suspicion, qui fondent toute action menée contre un navire étranger ne sont pas plus amplement précisés[653]. Les conventions répressives

[650] T. SCOVAZZI, « Human rights and immigration at sea », in R. RUBIO-MARIN, *Human rights and immigration at sea*, Collected courses of the academy of European law, éd. OUP, 2014, p. 218 : « *The migrant protocol finds a solution to the problem to the adverb « expeditiously » and providing for an obligation to « respond expeditiously ». This can be interpreted in the sense that also informal and quick means of communication, such as telephone calls, fcsimile letters, or email can be used* ».

[651] Article 17 § 3 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, article 8 § 2 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention introduisant un article 8*bis* § 5 qui précise simplement : « *au large de la mer territoriale* ».

[652] G. K. WALKER, *Definitions for the law of the sea – terms not defined by the 1982 Convention, op. cit.,* p. 1.

[653] *Cf. supra*, n°94.

reprennent non seulement ce type de formulation générique non définie, mais elles contribuent en outre à en complexifier l'appréhension. En effet, l'analyse de ces textes laisse poindre une dualité manifeste. Certaines conventions fondent l'interférence à l'exclusivité du pavillon sur des « *raisons sérieuses* »,[654] tandis que d'autres préfèrent invoquer l'existence de « *motifs raisonnables* »[655] pour justifier une telle intervention. Toutefois, cette dualité formelle - qui prend forme dans les différentes conventions répressives - est à relativiser. D'une part, les deux expressions employées disposent d'une composante commune, rattachable au *rationem* latin, c'est-à-dire la raison. Autrement dit, l'action menée à l'encontre d'un navire doit être « *raisonnée* », donc réalisée avec circonspection. D'autre part, il s'avère que le choix de termes distincts est le fruit des errements de transposition en langue française. À titre d'exemple, la version anglaise adopte une vision unique de ces motifs dans toutes les conventions, en se référant à une seule et même formulation de « *reasonable grounds* »[656]. Aussi, cette duplicité apparente potentiellement créatrice de troubles sémantiques s'avère en réalité doté d'une unicité de sens axé autour de l'utilisation raisonnable par les États de leur possibilité de tempérer l'exclusivité pavillonnaire.

182. Le raisonnable en droit international. Tenter de cerner plus précisément le contenu des motifs légitimant l'intervention d'un navire d'État contre une embarcation étrangère est essentiel. C'est sur eux que se fonde en effet l'exercice d'une prérogative importante, à savoir la possibilité d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire, et par voie de conséquence à s'extirper du principe de liberté des mers. Il est opportun d'indiquer que cette notion de « *raisonnable* » n'est pas spécifique au droit de la mer. Elle est employée dans différentes branches du droit international. Sa fonction au sein l'ordre juridique international est centrale, puisqu'elle est liée à l'exercice par les États de leurs pouvoirs. C'est ce qu'indique le professeur Salmon, selon lequel « *l'attribution de ces pouvoirs est non contestée, c'est leur exercice qui fait l'objet de controverse* »[657]. Dès lors, il importe de déterminer certains critères objectifs afin de ne pas laisser les États bénéficier d'une marge interprétative trop importante dans l'exercice

[654] Article 8 § 1 du Protocole SUA 2005 à la Convention qui remplace l'article 8 § 1 de la convention, article 20 § 6 de l'accord sur les stocks chevauchants.
[655] Article 8 du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 17 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants.
[656] J. A. ROACH, « Proliferation security Initiative (PSI) : countering proliferation by sea », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, K. C. FU, *Recent developments in the law of the sea and China*, Colloque de Xiamen, 2005, éd. Brill Nijhoff, 2006, p. 381.
[657] J. SALMON, « Le concept de raisonnable en droit international public », in P. REUTER, *Le droit international, unité et diversité – Mélanges offerts à Paul Reuter,* éd. Pedone, 1981, p. 478. Voir ég. N. MACCORMICK, « On reasonableness », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 131.

de leurs prérogatives reconnues par le droit international[658]. L'établissement de standards communs s'avère toutefois une tâche complexe[659]. Selon une partie de la doctrine, le raisonnable est à apprécier eu égard à son plus fort antonyme que constitue le « *manifestement déraisonnable* ». Ainsi, selon Jovanovic, « *est sanctionné ce qui est manifestement déraisonnable, ce qui dépasse de façon évidente le seuil de l'acceptable* »[660]. Cette position demeure toutefois trop générale pour déterminer de façon objective la teneur de ce que constitue le raisonnable. Les travaux d'Olivier Corten ont permis d'affiner cette notion par la détermination de certains standards qui s'appuient sur l'analyse des décisions des juridictions internationales. L'auteur propose un modèle articulé autour de trois branches : l'analyse du but poursuivi par l'État, la présence d'un lien de causalité entre l'acte entrepris et le motif invoqué, et l'évaluation du caractère suffisant de ce lien[661]. Ces critères sont potentiellement applicables à l'intervention en mer. Lorsqu'un navire souhaite intervenir contre un navire étranger, s'il évalue son action à l'aune de ces critères, il devrait pouvoir faire attester du caractère raisonnable de son action, et donc légitimer son entreprise.

2) L'interprétation des mesures à prendre

183. La poursuite de l'action. Les mesures réalisables ultérieurement à l'interception d'un navire interlope sont également soumises à interprétation. Les conventions répressives usent d'une appellation générique pour désigner le déroulement des opérations après l'arraisonnement du navire. L'État intervenant peut prendre des « *mesures appropriées* »[662] qui semblent concerner tout à la fois les passagers ainsi que le navire et sa cargaison. Les textes restent pourtant elliptiques. Le panel des mesures coercitives potentiellement réalisables n'est pas détaillé outre mesure, ce qui peut s'expliquer notamment par la volonté des rédacteurs de ces textes de ne pas omettre le rôle résiduel exercé par l'État du pavillon[663].

---

[658] G. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit.,* p. 159 : « *Reasonable suspicion is tested by an objective standard* ».

[659] R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *op. cit.,* p. 1172.

[660] S. JOVANOVIC, *Restriction des compétences discrétionnaires des États en droit international*, Thèse, Université Paris II, 1986, éd. Pedone, 1988, p. 168. Voir ég. O. CORTEN, *L'utilisation du « raisonnable » par le juge international – discours juridique, raison et contradictions*, Thèse, Université Libre de Bruxelles, 1996, éd. Bruylant, 1997, p. 648.

[661] O. CORTEN, *L'utilisation du « raisonnable » par le juge international – discours juridique, raison et contradictions*, *op. cit.,* p. 664.

[662] Article 17 § 4 c) de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, article 8 2) c) du Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8*bis* 5) c) i) du Protocole SUA 2005 à la Convention.

[663] S. GUGGISBERG, « Le trafic illicite de migrants par mer », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 267 : « *Les*

L'incertitude qui gravite autour de la nature de ces mesures peut cependant s'avérer problématique. En effet, cette latitude accordée aux États dans l'interprétation de ces mesures est intimement liée à leur marge nationale d'appréciation, et peut donc exposer potentiellement les personnes arrêtées à une certaine disparité de traitement[664]. La doctrine juridique a tenté d'établir un inventaire des mesures susceptibles d'être entreprises après l'arraisonnement d'un navire suspect. Selon Lucchni et Vœckel, ces dernières recouvrent « *le droit de dérouter le navire, de l'immobiliser, d'arrêter des personnes et de confisquer des marchandises* »[665]. Cette appréciation doctrinale s'est vue confirmée dans ses grandes lignes par les précisions distillées dans les conventions successives. C'est le cas notamment du Protocole à la Convention SUA qui introduit un article 8*bis* § 5 b), lequel apporte des détails particulièrement précieux. Il expose que l'État intervenant peut, à la suite d'un arraisonnement, prendre « *les mesures appropriées* » parmi lesquelles sont mentionnés expressément la fouille du navire et de la cargaison, et le fait de procéder à un interrogatoire afin de disposer d'éléments de preuve plus probants. À la lumière de ces enseignements, il en résulte que ces « *mesures appropriées* » désignent celles qui s'intègrent dans la procédure classique d'intervention en mer, sans pour autant accorder des pouvoirs démesurés à l'intervenant.

184. Le rôle des « notions confuses ». Il pourrait être aisé de considérer que l'utilisation d'un lexique aussi incernable, tant par la CNUDM que par les conventions répressives, illustre une certaine faiblesse du droit international. L'imprécision léguée à ces termes peut nuire à leur l'effectivité. À mesure qu'une norme est d'interprétation extensive, le risque d'en faire un usage abusif grandit corrélativement[666]. Néanmoins, il convient de préciser que ces notions ont une véritable fonction en droit international. C'est ce que relève le professeur Perelman

---

mesures qui en peuvent découler d'une telle visite ne sont cependant pas limpides ». Voir ég. F. ROUCHEREAU, « La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes », *op. cit.,* p. 614 : « *Il faut regretter l'imprécision du texte en ce qui concerne « les mesures appropriées » susceptibles d'être prises par l'État intervenant avec le consentement de l'État du pavillon* ».

[664] E. GALLOUËT, *Le transport maritime de stupéfiants*, *op. cit.,* p. 144 : « *Le danger réside en ce que cette marge nationale peut aller au-delà de la conception de procès équitable. À titre d'exemple, en République islamique d'Iran, le législateur a érigé le trafic de stupéfiants en une infraction au rang des faits contre la sûreté de l'État. Dans cet exemple précis, il est probable que toutes les intensifications répressives proposées par les textes internationaux serviront en effet moins l'être humain* ».

[665] L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, p. 149.

[666] J. SALMON, « Les notions à contenu variable en droit international public », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 251 : « *les juristes sont souvent mal à l'aise devant des concepts aussi fuyants qui tournent le dos à la sécurité dont on prétend qu'elle est la finalité principale sinon exclusive du droit. On craint l'arbitraire dans l'interprétation de telles notions* ».

dans son analyse de ce qu'il qualifie de « *notions confuses* »[667], pareillement appelées « *notions à contenu variable* »[668]. Ces dernières sont, selon l'auteur, « *tout à fait inévitables en droit international public quand la confusion des notions est une condition indispensable pour réaliser l'accord sur un texte entre États ayant des idéologies différentes, si pas incompatible* »[669]. De fait, la diversité des systèmes juridiques internes impose d'user, au sein des conventions, de notions élastiques. Ainsi, en vertu de ce lexique élastomère, ces notions peuvent être appliquées par les différents organismes nationaux, et être modelées en fonction des spécificités nationales. Avec clairvoyance, le professeur Perelman résume leur fonction en cette formule limpide : « *les notions confuses permettent ainsi de concilier l'accord sur des formules avec le désaccord sur leurs interprétations* »[670]. Pour conclure, il convient de relever que le recours à de telles notions dans une branche du droit aussi nourrie de contradictions et de rapports de force que ne l'est la mer illustre leur indispensabilité[671]. Il faut ajouter que l'absence de définition formelle de ces notions ne constitue en rien un obstacle insurmontable à leur mise en application[672]. Toutefois, il reste opportun de tenter d'en cerner les contours, ne serait-ce que pour ne pas s'appuyer exclusivement sur l'interprétation étatique.

Paragraphe 2 : Des droits d'intervention élargis

185. Certaines conventions introduisent des possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire plus étendues. C'est le cas notamment du protocole à la Convention SUA qui intègre des mécanismes novateurs pour faciliter l'intervention à l'encontre d'un navire étranger (A). Il faut ajouter que l'élargissement des droits d'intervention n'est pas l'apanage des conventions répressives, d'autres textes internationaux contribuent à élargir le contrôle des activités menées en mer, notamment en matière de gestion des ressources halieutiques (B).

---

[667] C. PERELMAN, « L'usage et l'abus de notions confuses », *Logique & Analyse*, vol. 21, n° 81, 1978, p. 3.

[668] J. SALMON, « « Les notions à contenu variable en droit international public », *op. cit.,* p. 251 : « *Dans cette hypothèse une notion, ou plus exactement un mot peut avoir un sens différent dans les systèmes juridiques différents* ».

[669] C. PERELMAN, « L'usage et l'abus de notions confuses », *op. cit.,* p. 8.

[670] *Ibid.* p. 9.

[671] J. SALMON, « Les notions à contenu variable en droit international public », *op. cit.,* p. 251. Voir ég. O. CORTEN, *L'utilisation du « raisonnable » par le juge international – discours juridique, raison et contradictions*, *op. cit.,* p. 315.

[672] R. LEGROS, « Les notions à contenu variable en droit pénal », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 27.

A) Des modalités d'intervention novatrices

186. Dans le but de faciliter l'intervention à l'encontre d'un navire interlope, le protocole à la Convention SUA introduit deux nouveaux modes d'intervention (1). Ces mécanismes restent malgré tout facultatifs et accordent une révérence notable à l'égard du principe d'exclusivité (2).

1) Deux modes d'intervention

187. L'intervention après un délai écoulé. L'importance laissée à l'État du pavillon dans la coopération en matière de lutte contre les actes assimilés au terrorisme maritime peut potentiellement s'avérer problématique. Certains d'entre eux ne sont pas toujours prompts à répondre aux demandes formulées par les États pour intervenir à l'encontre d'un de leurs navires suspectés de se livrer à une activité prohibée. Cette lacune a été pointée par certains États, et notamment les États-Unis au moment de la négociation du Protocole venant revisiter la Convention SUA[673]. L'article 8 du Protocole de 2005 instaurant un article 8*bis* au sein la Convention prend donc acte de ces doléances et instaure des mécanismes de coopération renforcés. D'un point de vue formel, cet article s'apparente en quelque sorte à un « *traité dans le traité* » spécifique à l'intervention en mer[674]. Il détaille avec une grande précision les différentes modalités d'intervention à l'encontre d'un navire étranger, et initie des procédures nouvelles. L'article 8*bis* § 2 de la Convention rappelle que les États parties sont tenus de faire diligence et de répondre « *dès que possible* » aux demandes formulées par les autres parties. Afin de faciliter cette coopération, deux procédures de « *pre-approval consent* »[675], c'est-à-dire un consentement par avance, sont intégrées au sein de la Convention. La première est présente sous la forme d'un assentiment « *implicite* » ou « *tacite* » à l'intervention[676]. En outre, selon l'article 8*bis* § 5 d), lorsqu'une demande est formulée par un État du pavillon et que ce dernier ne répond pas dans un certain laps de temps, son consentement à l'intervention

[673] R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », *op. cit.,* p. 365. Voir ég. R. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and the 2005 SUA protocol : tools to combat piracy, armed robbery, and maritime terrorism », *op. cit.,* p. 195.

[674] A. BLANCO-BAZÁN, « Suppressing unlawful acts : IMO incursion in the field of criminal law », in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 725.

[675] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, *op. cit.,* p. 835.

[676] L'utilisation de l'expression « *tacit authorization* » est utilisée par K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, *op. cit.,* p. 62. Voir ég. D. ATTARD & P. MALLIA, « The high seas », *op. cit*., p. 254. L'expression « *implicit authorization* » est préférée par N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea, op. cit.,* p. 177.

est présumé. Le délai de réponse est fixé à quatre heures, après lesquelles le demandeur peut procéder à l'arraisonnement. Les États qui souhaitent s'engager dans cette voie doivent, lors de la ratification de la Convention, notifier le secrétaire général de l'OMI de leur intention de laisser les tiers intervenir après l'écoulement de ce délai[677]. Ce mode de coopération est donc particulièrement habile, puisqu'il ménage à la fois les impératifs concrets de l'action menée en mer et le respect de la souveraineté étatique.

188. L'intervention sans demande préalable. La seconde procédure de coopération prévue par l'article 8*bis* § 5 e) franchit un palier supplémentaire. Elle prévoit que les États pavillonnaires peuvent notifier l'OMI de leur intention d'ouvrir aux autres États un droit d'intervention dès que ces derniers soupçonnent qu'un de leur navire se livre à une activité illicite telle que visée par le présent texte. Ici donc, aucun délai n'est prévu. L'État du pavillon autorise simplement par avance les États tiers à intervenir à l'encontre de l'un de ses navires lorsque ceux-ci disposent, bien entendu, de raisons sérieuses de le soupçonner. Ce mode de coopération s'apparente à ce que Nathalie Klein qualifie d'« *opt-in clause* »[678], semblable au mécanisme instauré par la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves[679]. L'intervenant n'a pas à formuler une demande préalable puisque l'assentiment à l'intervention a été donné en amont. Il est donc manifeste que les États qui suivent cette voie de coopération réalisent une concession importante. Ils renoncent en partie à la compétence exclusive dont ils disposent sur leurs navires et les pour permettre à d'autres de leurs homologue de les contrôler dans les espaces internationaux. Il faut néanmoins ajouter que cette approbation préalable à l'intervention peut être encadrée par les autorités pavillonnaires. L'État de rattachement peut en effet soumettre toute vélléité d'action contre ses navires au respect de certaines conditions

[677] C. A. HARRINGTON, « Heightened security : the need to incorporate arts 3bis(1)(A) and 8bis(5)(5) of the 2005 draft SUA protocol into part VII of the United Nations Convention on the law of sea», *PacRimLPolyJno,* vol. 16, 2007, p. 124-125. Voir ég. N. KLEIN, « The right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *Denv. J. Int'L. & Pol'Y*, vol. 35, 2007, p. 324. Ég. I. CARACCIOLO, « International terrorism at sea between maritime safety and national security. From the SUA Convention to the 2005 SUA protocol », in A. DEL VECCHIO, *International law of the sea : current trends and controversial issues*, éd. Eleven International Publishing, 2014, p. 122.

[678] N. KLEIN, « The right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *op. cit.,* p. 324. Voir ég. T. L. MCDORMAN, «Maritime terrorism and the international law of boarding of vessels at sea : assessing the new developments», in D. D. CARON & H. N. SCHEIBER, *The oceans in the nuclear age – legacies and risks*, Colloque de Berkeley, 2006, éd. Brill, 2014, p. 239.

[679] P. GRIGGS, « Law of wrecks », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & E. BELJA, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. II, *Shipping law*, 2016, p. 504.

préalablement fixées lors de la notification à l'OMI[680]. Ainsi, l'État du pavillon compense partiellement la concession qu'il concède aux tiers.

2) Des mécanismes laissés à la discrétion pavillonnaire

189. Des mécanismes facultatifs. Le Protocole à la Convention fait preuve d'un pragmatisme certain sur le plan opérationnel. Il introduit des mécanismes d'intervention novateurs et ambitieux pour se défaire des situations dans lesquelles l'arraisonnement d'un navire suspect est rendu impossible par un manque de réactivité de certaines autorités pavillonnaires torpides ou, du moins, ayant fait preuve d'une ardeur modérée à la coopération. Toutefois, s'il est manifeste que l'introduction de ces mécanismes atteste d'une prise en compte incontestable des désidératas formulés par certains États au moment de la négociation du texte, il convient de relativiser leur importance en ce qu'ils revêtent un caractère facultatif[681]. À cet égard, il est important de relever qu'à l'occasion de la négociation du Protocole, les États-Unis ont proposé d'instaurer l'automaticité du consentement tacite. En d'autres termes, ils souhaitaient que dès qu'un État ne répond pas à une demande qui lui est adressée, l'absence de réponse vaut mécaniquement acceptation de l'intervention. Cette proposition s'est heurtée à une levée de boucliers de la part d'un grand nombre d'États, soucieux de préserver leur exclusivité à bord des navires qui battent leur étendard et par la même de préserver la liberté des mers[682]. Le Protocole opère un compromis assez habile. Il intègre des mécanismes de coopération inspirés par la proposition américaine, mais ne les rend pas obligatoires. Les États sont donc les seuls à même de décider s'ils souhaitent ou non s'engager dans ce mode de coopération. Dans tous les cas, il est intéressant d'observer que le Protocole ouvre des voies nouvelles pour faciliter l'action internationale contre les actes de

---

[680] S. D. MACDONALD, « The SUA protocol : a critical reflection », *op. cit.,* p. 505 : « *The grant of authorization to board or detain may be subject to conditions imposed by the flag State and no additional measures may be taken without express authorization save where there is imminent danger* ». Voir ég. R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « Maritime terrorism and the law of the sea », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS, H. S. KIM, *The law of the sea Convention : US accession and globalisation*, 34th annual conference of the center for oceans law and policy, Colloque de Washington, 2010, éd. Martinus nijhoff, 2012, p. 248 : « *The implicit consent procedures established under the Protocol are optional and States Parties can choose whether or not to participate in the implicit consent regime. If the flag State does decide to give its consent to the boarding, it may impose conditions on the boarding State* ».

[681] K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, *op. cit.,* p. 62. Voir ég. R. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and the 2005 SUA protocol : tools to combat piracy, armed robbery, and maritime terrorism », *op. cit.,* p. 196 : « *Because these are opt in provision, that apply only if the state party declares that it accepts them* ». Ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, *op. cit.,* p 835.

[682] R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », *op. cit.,* p. 365-366.

terrorisme maritime. Même si ces mécanismes ne sont pas obligatoires, leur introduction dans le texte témoigne d'une volonté commune de fluidifier les modalités de coopération.

190. La permanence pavillonnaire. L'article 8*bis* se distingue des autres conventions répressives en ce qu'il cherche à s'extraire des difficultés inhérentes à l'échange du consentement de l'État du pavillon. Pour le reste, cette disposition s'inscrit dans la continuité de ce que prévoient les autres textes, en ce qu'elle accorde une déférence certaine au principe d'exclusivité de l'État du pavillon. Les procédures sus-évoquées ne valent que pour l'arraisonnement du navire suspect. À ce titre, l'article 8*bis* § 6 précise que l'édiction mesures supplémentaires, telles que la mise en détention des membres de bord, reste assujetie au consentement de l'État du pavillon. Il n'existe donc pas au sein de la Convention de « *régime autonome* » au travers duquel il serait possible de s'extirper de la règle de l'exclusivité de l'autorité pavillonnaire[683]. Cette dernière ne connaît que de simples aménagements. Par ailleurs, il est opportun de relever que la participation d'un État à l'une de ces procédures n'est pas irrévocable. Lorsqu'un État a notifié l'OMI de son intention de coopérer selon l'une des procédures prévues par l'article 8*bis* § 5, il peut à tout moment se retirer[684]. En cela, le rôle prééminent de l'État du pavillon pour traiter des affaires impliquant un navire qui porte son étendard est confirmé[685]. Ainsi, bien que les éléments constitutifs des actes de piraterie et de terrorisme maritime soient souvent rapprochés, leur régime d'intervention diffère radicalement. Contrairement aux actes de piraterie, la prévalence de l'exclusivité du pavillon ne s'estompe pas après la commission d'un acte de terrorisme en mer. Le Protocole à la Convention SUA propose des mécanismes de coopération certes intéressants, mais dont la mise en œuvre reste conditionnée pour l'essentiel à la bonne volonté des États.

B) Des modalités d'intervention dans la continuité de la CNUDM

191. Les textes relatifs à la gestion des ressources halieutiques ne sont pas, à proprement parler, des conventions répressives. Il n'en demeure pas moins qu'ils contribuent à élargir les possibilités d'interférer avec l'exclusivité de l'État du pavillon, dans le cadre des organismes

[683] A. PROELSS & T. HOFMANN, « Law of the Sea and transnational organized crime », *op. cit.,* p. 422 : « *It must be concluded that the SUA Convention does not grant autonomous interdiction rights to non-flag states* ».
[684] G. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit.,* p. 174 : « *the flag state is free to withdraw from either option at any time* ». Voir ég. N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 180.
[685] N. KLEIN, « The right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *op. cit.,* p. 325 : « *The preeminent power of the flag state is further affirmed by the fact that the notifications relating to either form of implicit authorization may be withdrawn at any time* ».

régionaux de gestion des pêches (1). Le contrôle des activités de pêche reste néanmoins essentiellement réalisé dans les ports (2).

1) Le contrôle des navires dans le cadre des organismes régionaux des pêches

192. Les organismes régionaux de gestion des pêches. Tel qu'il l'a été évoqué précédemment, la lutte contre les pêches illicites reste essentiellement conduite sous l'angle de la conservation des stocks[686]. C'est pourquoi les textes ultérieurement adoptés pour renforcer l'encadrement juridique de cette activité s'inscrivent dans la continuité des dispositions de la CNUDM. En effet, les articles 63 et 118 de cette convention initient les fondations d'une coopération internationale en matière de pêche, par la création d'organisations régionales ou sous régionales. Cependant, ces textes sont peu étayés par la Convention. Ils n'évoquent pas suffisamment le fonctionnement de telles institutions, et ne précise pas clairement l'étendue des mesures réalisables à l'encontre des navires récalcitrants. En vue de donner une ampleur renforcée et un nouvel écho à ces dispositions, l'accord sur les stocks chevauchants a été adopté en 1995[687]. Cet accord octroie un rôle central à ces organismes dans « *l'aménagement et le développement des pêcheries* », lequel se traduit notamment par l'établissement de mesures de conservation, ou l'établissement d'un volume admissible de captures[688]. L'un de ses apports substantiels se trouve au niveau de la participation à ces organismes. L'article 8 § 3 met en avant le fait que les États ne sont pas contraints de rejoindre un organisme de gestion. Pourtant, s'ils veulent pêcher dans un secteur de haute mer couvert par une telle organisation, ils doivent se conformer aux prescriptions adoptées par ledit organisme. Autrement dit, comme le résume savamment David Balton,

[686] M. LODGE, « Managing international fishering : improving fisheries governance by strengthening regional fisheries management organizations », rapport London Chatham House, 2007, p. 2 « *The essential purpose of an RFMO is to provide an effective forum for international cooperation to enable states to agree on conservation and management measures in respect of high seas fish stoch. In the absence of shuck cooperation, experience has shown that in the case of common pool resources, open to exploitation by all, the objectives of long-term sustainability* ». Voir ég. D. PERREIRA PINTO, *Fisheries management in areas beyond national jurisdiction : the impact of ecosystem based law-making*, éd. Martinus Nijhoff, 2012, p. 124.

[687] E. J. MOLENAAR, « Regional fisheries management organizations : issues of participation, allocation and unregulated fishing », in A. G. OUDE ELFERINK & D. ROTHWELL, *Oceans management in the 21st century : institutional frameworks and responses*, Colloque de Sydney, 2001, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2004, p. 82 : « *The LOS Convention does not accord RFMOs such a pivotal role as the Fish Stocks agreement* ».

[688] D. MOMTAZ, « L'accord relatif à la conservation et la gestion des stocks chevauchants et grands migrateurs », *AFDI*, vol. 41, n°1, 1995, p. 695. Voir ég. article 10 de l'accord sur les stocks chevauchants.

« *seuls ceux qui jouent selon les règles peuvent pêcher* »[689]. Dans cette optique, les organisations régionales sont les maîtres du jeu. Elles fixent le cadre dans lequel les activités de pêche doivent se dérouler. Leur rôle est essentiel, et préfigure une évolution en matière de gestion des pêches, laquelle se trouve dans le passage de l'allocation à une dynamique de conservation des ressources[690].

193. L'intervention dans le cadre des organisations. L'accord ne se limite pas à redéfinir le rôle des organisations régionales en matière de fixation des volumes de captures. Il envisage la possibilité de prendre des mesures de police en cas de violation de ses prescriptions[691]. C'est en cela que l'accord est le plus novateur. Il intègre des mesures de coopération remarquablement détaillées afin d'octroyer aux États la possibilité d'intervenir sur des navires qui arborent le pavillon d'un autre État. Pour ce faire, l'accord expose d'abord que les États pavillonnaires s'engagent à faciliter l'exercice de mesures de police à bord de leurs navires[692]. Concernant les États autres que celui du pavillon, deux types de mesures sont réalisables[693]. D'abord, l'article 21 § 1 autorise « *tout État partie qui est membre de cette organisation* » à procéder à l'arraisonnement et à l'inspection des navires d'un autre État partie à l'accord, même lorsque celui-ci n'est pas membre de l'organisation. Ici, le consentement à l'intervention de l'autorité pavillonnaire n'est pas expressément requis. La ratification du présent accord se substitue en somme à leur consentement dans la zone gérée par l'organisation[694]. Ensuite, lorsque l'inspection conduit l'État intervenant à disposer de « *sérieuses raisons* » de suspecter le navire, il peut, si le cas y échoit, réaliser une enquête. Après cette enquête, des mesures coercitives plus poussées peuvent être entreprises par l'État

[689] D. BALTON, « Strengthening the law of the sea : the new agreement on straddling fish stocks and highly migratory fish stocks », *ODIL*, vol. 27, 1995, p. 138 : « *Only those who play by the rules may fish* ».
[690] K. TETZLAFF, « The role of regional organisations », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 117.
[691] R. RAYFUSE, « Regional fisheries management organizations », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 453 : « *Perhaps the most difficult challenge for RFMOS relates to compliance and enforcement* ».
[692] Article 8 § 3 g) (i) de l'accord sur les stocks chevauchants.
[693] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea, op. cit.,* p. 106.
[694] K. TETZLAFF, « The role of regional organisations », *op. cit.,* p. 11 : « *To this end, Article 21 contains an innovative feature in international fisheries law. Under this article, a state party to UNFSA which is also a member of, or participant in, the relevant RFMO may board and inspect fishing vessels flying the flag of another state party to UNFSA in any high seas area covered by the RFMO whether or not the second state party is also a member of the relevant RFMO* ». Voir ég. Y. TANAKA, *A dual approach to ocean governance – the cases of zonal and integrated management in international law of the sea*, éd. Routledge, 2009, p. 106 : « *At the global level, it is notable that the 1995 UN Fish stocks agreement establishes, for the first time, a procedure allowing non-flag States to board and inspect fishing vessels of another state on the high seas* ».

du pavillon voire, à défaut, par l'intervenant[695]. Ces dernières peuvent inclure différentes actions, comme le fait de conduire le navire arrêté jusqu'au port le plus proche pour rassembler des preuves[696]. Il est important de noter que si l'intervention en elle-même n'est pas expressément conditionnée à l'aval de l'État de rattachement, celui-ci ne reste pas moins important. Il doit au préalable autoriser l'enquête à bord, et peut intervenir « *à tout moment* » pour prendre des mesures agréées à l'encontre de son navire et de ses membres de bord[697]. Nonobstant le fait qu'il n'ait pas à valider l'intervention initiale, la réalisation ultérieure d'actions contraignantes demeure soumise à son aval. Par ailleurs, l'article 17 cherche à inclure dans le processus les États non membres des organisations. Il établit que ces derniers ne sont pas exempts « *de l'obligation de coopérer conformément à la convention et au présent accord* ». Le non-respect des prescriptions de l'organisation peut dès lors engager leur responsabilité[698]. Ce type d'organisation a donc un rôle central en matière de lutte contre les pêches illicites, puisqu'elles coordonnent l'action des États et les dotent d'un éventail développé de mesures pour agir à l'encontre des navires ne battant pas leur pavillon[699]. Aussi, sans pour autant être un texte de droit pénal international, cet accord initie des mécanismes de coopération renforcés pour lutter contre la pêche illicite. Il est important de préciser que son champ d'application reste encadré. En effet, certains de ces organismes ne se focalisent que sur certaines espèces migratoires (Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique ou la Commission interaméricaine du thon tropical par exemple) et donc ne peuvent couvrir l'ensemble des pêches illicites. D'autres gèrent l'ensemble des stocks, mais sur une zone déterminée (Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est ou la Commission générale des pêches pour la Méditerranée). Par conséquent, même si l'action des organismes régionaux de gestion des pêches est utile, leur influence est à relativiser.

---

[695] Article 21 § 5 de l'accord sur les stocks chevauchants.

[696] Article 21 § 8 de l'accord sur les stocks chevauchants.

[697] Article 21 § 6 et 21 § 12 de l'accord sur les stocks chevauchants.Voir ég. R. J. LONG et P. A. CURRAN, *Enforcing the common fisheries policy*, éd. John Wiley & Sons, 2008, p. 328 : « *However, inspecting states may not take other enforcement action without the consent of the flag state* ». Voir ég. D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea, op. cit.,* p. 107-108.

[698] R. RAYFUSE, « Countermeasures and high seas fisheries enforcement », *NILR*, vol. 51, 2004, p. 73. Voir ég. M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, *op. cit.,* p. 122.

[699] R. CHURCHILL, « Compliance mechanisms in the international law of the sea : from individual to collective », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 799 : « *The measure taken by RFMO described above are clearly a form of collective compliance mechanism. They have a considerable element of fact-finding, such as the international inspection and observer schemes* ». Voir ég. L. LUCCHINI, « La liberté de pêche en haute mer à l'épreuve : l'accord du 4 décembre 1995 sur les stocks chevauchants et les grands migrateurs » in M. C. ROUAULT, *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, éd. L'Harmattan, Paris, 1999, p. 314.

2) Le port comme complément de l'action internationale

194. Le renforcement du contrôle. Compte tenu du fait que les possibilités de contrôle des navires dans les espaces internationaux sont scrupuleusement limitées, certains textes relatifs aux atteintes aux ressources halieutiques accentuent le rôle des ports. De nombreux instruments de *soft law* ont été adoptés en la matière. Ces derniers réitèrent les dispositions conventionnelles en vigueur pour inciter les États à y mettre en œuvre des contrôles plus poussés[700]. Toutefois, ces instruments souples, bien qu'utiles en droit international[701], ne sont pas des textes contraignants juridiquement. C'est pourquoi la FAO a adopté l'accord dit de l'État du port qui chercher à contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée[702]. Ce texte est d'importance, puisqu'il est cette fois-ci de nature contraignante. Ce texte reprend ces différents instruments de soft law et accentue le rôle spécifique des ports dans l'action internationale menée contre la pêche INN. Il apporte des précisions importantes sur la procédure devant être mise en application dans le déroulement des opérations. De façon générale, cet accord gravite autour de l'accès au port par les navires de pêche. Les États s'engagent à désigner des ports au sein desquels les navires doivent se diriger[703]. Ces derniers doivent, avant d'entrer, procéder à une demande. Le contenu de cette requête est détaillé au sein d'une annexe qui prévoit, par exemple, l'heure d'arrivée, le nom du propriétaire du navire, ou encore les dimensions de l'embarcation[704]. Sur la base de ces informations, l'État peut accepter ou refuser l'entrée d'un navire requérantdans son port. S'il accepte, il peut également procéder à l'inspection du navire et prendre les « *mesures appropriées conformes au droit international qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction* »[705]. Dans une seconde annexe, il précise l'ensemble des mesures d'inspection, lesquelles peuvent porter tant

[700] Voir i.e. Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite non déclarée et non réglementaire, FAO, Rome 2001. Ég. Code de conduire pour une pêche responsable, Rome, 14-15 mars 1995.

[701] J. CRAWFORD, « Chance, order, change : the course of international law », *RCADI*, vol. 356, 2013, p. 111 : « *So too is there a normative role for non-binding legal norms, commonly referred to as "soft law", which have been particularly influential in the field of international environmental law, and the activities of international organization* ». Voir ég. R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « The EEZ regime : reflections after 30 years », *op. cit.,* p. 34 : « *The capacity for such soft-law instruments to be interpreted in a manner equivalent to binding obligations should not be underestimated. For example, international courts have taken into account soft-law principles in so far as they articulate general principles agreed by consensus* ». Ég. I. SEILD-HOHENVELDERN, « International economic soft law », *RCADI*, vol. 163, 1979, p. 194. Ég. J. CAZALA, « Le soft law international entre inspiration et aspiration», *RIEJ*, vol. 66, 2011/1, p. 184.

[702] Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO, Rome, 22 novembre 2009.

[703] Article 7 de l'accord sur l'État du port.

[704] Annexe A de l'accord sur l'État du port.

[705] Article 9 § 5 de l'accord sur l'État du port. Voir ég. J. L. ITEN, « Les compétences de l'État du port », *AFDI*, vol. 56, 2010, p. 535.

sur l'identité du navire que sur les engins de pêche et la cargaison[706]. Des exigences complémentaires sont prévues par l'article 13 qui ajoute que les contrôles ne doivent ni entraver les communications entre l'État du pavillon et son capitaine ni revêtir un caractère discriminatoire. Par ailleurs, un navire peut se voir refuser le transbordement de sa marchandise ainsi que l'accès aux différents services portuaires lorsque l'État du port dispose de motifs raisonnables lui laissant entrevoir la possibilité que l'embarcation suspecte se soit livrée à la pêche illicite[707]. Enfin, chaque État partie à l'accord s'engage à procéder annuellement à des contrôles de navires. Il est donc notable que cet accord instaure un cadre précis de procédure et de contrôle, que les États se doivent de mettre en œuvre[708].

195. La persistance des prérogatives pavillonnaires. Si cet accord développe les procédures de contrôle des navires arrivés ou qui se rendent vers les infrastructures portuaires nationales, une grande déférence est cependant accordée au principe d'exclusivité. Comme le rappelle l'article 20 de l'accord, l'autorité pavillonnaire se maintient en tant qu'acteur incontournable en matière de coopération maritime. Selon cet article, lorsque l'État du pavillon témoigne de « *sérieuses raisons* » de soupçonner que l'un de ses navires s'est livré à des activités de pêche illicite, il doit en avertir l'État du port dans lequel se rend ce navire[709]. Cette disposition n'est pas sans rappeler celles de l'article 17 de la Convention de Vienne de 1988, qui établit une coopération à initiative pavillonnaire[710]. Au surplus, lorsque l'inspection du navire par un État du port donne lieu à la constatation d'une pêche illicite, l'État du pavillon doit réaliser une enquête[711]. Les résultats de cette investigation doivent après coup être transmis aux autres parties intéressées ainsi qu'aux organismes régionaux de gestion des pêches compétents. L'autorité pavillonnaire s'engage, par la suite, à prendre « *des mesures coercitives telles que prévu par ses lois et règlements* » à l'encontre de son navire[712]. Ainsi, bien que concurrencé par l'entité portuaire en matière de contrôle[713], l'État du pavillon reste

[706] Article 13 et annexe B de l'accord sur l'État du port.
[707] E. WITBOOI, « Illegal, unreported and unregulated fishing on the high seas : the port state measures agreement in context », *IJMCL*, vol. 29, 2014, p. 301-302. Voir ég. M. MORIN, « L'accord FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'État du port », *ADMO*, T. XXVIII, 2010, p. 406-407.
[708] R. RAYFUSE, « The role of port state », *op. cit.,* p. 81 : « *The objective of this global, legally binding, agreement is to level the playing field both within and among regions, by ensuring a minimum of controls are enforced in the ports of all states* ».
[709] Article 20 § 2 de l'accord sur l'État du port.
[710] *Cf. supra*, n°176.
[711] Article 20 § 4 de l'accord sur l'État du port.
[712] Article 20 § 4 de l'accord sur l'État du port. Voir ég. J. HARRISON, *Making the law of the sea – a study in the development of international law*, éd. Cambridge University Press, 2011, p. 222.
[713] J. G. MAHINGA, « La compétence de l'État du port en droit international public », *op. cit.,* p. 11 : « *Dans tous ces cas, l'État du port intervient en vertu de l'habilitation qu'il reçoit du droit international. (…) Toutefois, l'État*

compétent pour sanctionner les membres de bord. Il est donc intéressant d'observer que l'accord contribue à la fois à renforcer les contrôles à destination tout en rappelant aux États du pavillon les charges qui pèsent sur eux. Par la même, cet accord contribue à dépasser la situation paradoxale selon laquelle certains États émettent des critiques à l'égard du phénomène de complaisance tout en laissant les navires affichant un pavillon défaillant décharger leurs marchandises dans leurs ports[714]. Au vu des éléments qui précèdent, il peut être établi que cet accord représente un instrument particulièrement pertinent pour lutter contre les actes de pêche illicite. Bien qu'il soit nécessaire, pour lutter contre les actes criminels et délictueux qui sévissent en mer, de reconnaître aux États des possibilités d'interférer avec l'exclusivité de l'État du pavillon, le contrôle dans les ports, points de passage obligé des navires, est complémentaire de l'action menée dans les espaces internationaux.

Section 2 – L'instauration de mécanismes d'entraide répressive

196. Les conventions répressives ne se contentent pas d'étayer les modalités de coopération sur le plan maritime par l'élargissement des possibilités d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon. Sur le plan pénal, elle font également preuve de leur spécificité en intégrant un ensemble de dispositions de droit procédural et ce, afin de faciliter la coopération interétatique (**Paragraphe 1**). Ces mécanismes propres au droit pénal international constituent un complément nécessaire à l'action menée sur l'espace maritime (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Un cadre procédural additionnel

197. Les conventions répressives cherchent à renforcer la collaboration entre les différents systèmes répressifs internes. Pour ce faire, elles initient des mécanismes d'entraide en matière

---

du port est investi d'une compétence concurrente de celle de l'État du pavillon en ce qu'il agit à l'égard du navire dès lors que celui-ci se trouve dans ses ports et il appliquera le droit international. Ainsi, se réalise la mission de protection de l'intérêt de la Communauté internationale. En ce sens, la compétence reconnue à l'État du port n'est ni résiduelle ni supplétive. Elle est concurrente de celle de l'État du pavillon, encore que toutes les deux diffèrent quant à leurs finalités ».

[714] D. CALLEY, K. HULME & D. M. ONG, « New maritime security threats », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law,* vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 528 : « *The 2009 FAO agreement on port state offer the opportunity to avoid the hypocrisy of castigating flag states for their failure to exercise effective jurisdiction over their vessels, whilst at the same time turning a blind eye to unlawful imports of the fruits of the IUU activities* ». Voir ég. C. RYNGAERT & H. RINGBOM « Introduction : port state jurisdiction challenges and potential », *op. cit.,* p. 381.

pénale qui permettent de faciliter le déroulement des investigations et la répression de certaines menaces à la sûreté maritime (A). Cette coopération interétatique est intensifiée par l'introduction conventionnelle d'une obligation *aut dedere aut judicare* pesant sur les États (B).

A. La réorientation de la coopération sur le plan pénal

198. La coopération pénale telle qu'initiée par les conventions répressives porte à la fois sur l'échange entre États des éléments nécessaires à l'instruction (1), mais aussi sur la livraison des personnes inculpées d'un État à l'autre, au travers de l'extradition (2).

1) L'entraide dans les conventions répressives

199. Des moyens à la répression. L'élargissement des droits d'intervention en mer, formalisés par les différentes conventions répressives, est essentiel. Cela permet aux États de bénéficier de possibilités renforcées pour stopper la commission de certains actes prohibés qui prospèrent sur la surface des océans. Or, il ne s'agit là que d'un préalable à la répression des personnes arrêtées en mer. Tel que l'explique Isabelle Fouchard, « *la clé de l'efficacité du système préventif et répressif instauré par les conventions de coopération pénale, ne saurait reposer sur la simple extension du nombre des États compétents (...) encore faut-il s'assurer que le système fonctionnera effectivement comme une chaîne de répression* »[715]. Sur la base de cette affirmation, il convient de remarquer que la lutte contre les activités illicites en mer ne saurait reposer exclusivement sur l'intervention dans l'espace. Sur le plan pénal, elle doit également se renforcer afin de s'assurer que toute personne appréhendée puisse être jugée devant une juridiction nationale. C'est dans cette optique que les différentes conventions intègrent des mécanismes d'entraide répressive[716]. De façon générale, l'entraide s'apparente à une « *modalité de coopération internationale* », laquelle matérialise par « *l'accomplissement dans l'État requis de certains services appropriés* »[717]. Ces mécanismes d'entraide répressive

[715] I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 227.

[716] Article 7 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, Article 18 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, article 12 de la Convention SUA de 1988.

[717] O. CAPATINA, « L'entraide judiciaire internationale en matière civile et commerciale », *RCADI*, vol. 179, 1983, p. 318. Voir ég. D. REBUT, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 134 : « *Les États ont pris en compte ces effets de leur séparation. Ils ont, à cette fin, pris des mesures pour qu'elle ne constitue pas un obstacle derrière lequel les individus en fuite sont définitivement à l'abri des autorités de l'État qui les poursuit. Ces mesures forment l'entraide pénale internationale, laquelle tend à permettre que la justice pénale des États puisse s'exercer à l'étranger dans le respect de la souveraineté territoriale étrangère* ».

sont ici entendus *lato sensu*, c'est-à-dire qu'ils intègrent à la fois la coopération policière (obtention de preuves) et la coopération judiciaire (reconnaissance de l'autorité de la chose jugée des décisions de justice étrangères)[718]. Ces conventions intègrent donc des dispositions spécifiques qui ont pour but de renforcer les interactions entre États en matière pénale. Par là même, elles visent à dépasser les difficultés inhérentes à la diversité des systèmes juridiques pénaux nationaux en établissant un cadre commun qui sert de base à la coopération en matière pénale[719]. Toutefois, contrairement aux normes de comportement établies par ces mêmes conventions, les États parties n'ont pas d'obligations propres à intégrer ces procédures en interne[720]. Il s'agit davantage d'une disposition-cadre, d'un support sur lequel ils peuvent s'appuyer pour satisfaire à une répression efficace.

200. Le contenu de l'entraide. Selon les prescriptions qu'elles édictent, les différentes convention répressives apprécient différemment l'entraide. Par exemple, la Convention SUA de 1988 ne contient qu'une incitation à ce que les États parties s'emploient à réaliser « *l'entraide judiciaire la plus large possible* », mais ne donne guère plus de précisions sur les mesures à prendre[721]. A contrario, les dispositions de l'article 7 de la Convention de Vienne et l'article 18 de la Convention de Palerme s'apparentent à de véritables « *mini-traités* »[722] tant ils sont détaillés. Ces dernières désignent les raisons pour lesquelles un État peut solliciter la mise en œuvre d'une telle procédure. C'est le cas notamment lorsque le requérant souhaite que son homologue recueille des témoignages nécessaires aux investigations qu'il a lui-même initiées, mène des perquisitions pour son compte, verrouille certains éléments preuves, lui soumette des pièces à conviction. Ici, l'État requis participe donc au processus judiciaire de son homologue. Il est sommé d'accomplir ce que le requérant ne peut accomplir *motu proprio* sans empiéter sur la souveraineté d'autrui. Par ailleurs, toute demande d'entraide doit recouvrir des conditions formelles, dont les procédures sont méticuleusement détaillées par les dispositions conventionnelles. De surcroît, les États sont incités à dépasser le simple cadre de la convention, en particulier par la conclusion d'accords bilatéraux, dans le but de

[718] A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 301.
[719] T. OBOKATA, *Transnational organized crime in international law*, *op. cit.,* p. 64-65 « *There is no doubt that approximation of national substantive and procedural laws will make it easier for all state to co-operate as states woulds be guided by the same standards* ».
[720] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 54 : « *It does not eliminate the material and procedure obstacles that mutual legal assistance faces, because it does not compel major changes in domestic law and practice* ».
[721] Article 12 de la Convention SUA de 1988.
[722] A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, *op. cit.,* p. 539.

renforcer la coopération entre eux dans ce domaine[723]. Néanmoins, il convient d'ajouter que l'État requis n'a pas l'obligation d'y répondre favorablement. Les conventions prévoient plusieurs situations dans lesquelles ils ne sont pas tenus d'accepter la requête qui leur est adressée. C'est le cas, entre autres, lorsque la demande porte atteinte à la souveraineté ou l'ordre public. En définitive, il est clair que les conventions répressives apportent une dimension supplémentaire à la lutte contre les divers comportements criminels et délictueux qui s'accomplissent en mer. L'introduction de ces mécanismes d'entraide contribue à faciliter les échanges entre les États sur le plan pénal afin de lever les obstacles à la répression de ces actes prohibés[724].

2) Des procédures d'extradition

201. Des infractions qui justifient l'extradition. De façon générale, l'extradition se présente comme « *une procédure formelle par laquelle un individu accusé ou reconnu coupable d'un crime en vertu de la loi d'un État est arrêté dans un autre État et transféré à la demande de l'État intéressé pour être poursuivi et condamné* »[725]. Cette forme d'entraide spécifique permet aux États de mener à bien la répression d'un crime ou d'un délit marqué par un élément d'internationalité. L'objectif de ce dispositif est donc d'offrir aux États des moyens de lutter contre l'impunité[726]. De fait, il semble tout à fait probable que par exemple lors de la commission d'une menace à la sûreté maritime quelle qu'elle soit, les auteurs cherchent à trouver refuge dans un État non concerné par leur forfait, ou même au sein de l'État dont ils sont nationaux. L'extradition se révèle dès lors comme un moyen d'échapper à ces juridictions refuges, permettant la « remise » des malfaiteurs à l'État qui désire les poursuivre. Les conventions internationales répressives intègrent de tels mécanismes. C'est le

[723] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 199.

[724] J. K. COGAN, « The regulatory turn in international law », *op. cit.,* p. 328-329. Dans cet article, l'auteur identifie les différents mécanismes d'entraide comme ce qu'il qualifie de « *facilitative law* », c'est-à-dire : « *law that assists states in the imposition of their domestic authorities over individuals* ». Voir ég. M. UBEDA-SAILLARD, « L'entraide judiciaire dite « mineure » entre les États », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 1095.

[725] B. A. BOCZEK, *International Law : a dictionary*, *op. cit.,* p. 60, entrée «*extradition*» : « *extradition is a formal procedure whereby an individual accused or convicted of a crime under the law of one state, is arrested in another state and handed over to the former state, at that state's request, for trial or punishment* ». Traduction personnelle.

[726] A. ROLIN, « Quelques questions relatives à l'extradition », *RCADI*, vol. 1, 1923, p. 182 : « *L'extradition est l'acte par lequel un État livre une personne inculpée d'un crime ou délit ou condamnée à l'État qui a le droit de la juger, et de la punir* ». Voir ég. I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.,* p. 236 : « *L'ensemble de ces dispositions vise à assurer que l'extradition de l'auteur présumé d'un crime défini conventionnellement par l'État sur le territoire duquel il s'est réfugié sera juridiquement possible dans la majorité des cas, à défaut d'être systématique en pratique* ».

cas pour les actes assimilés au terrorisme maritime, au trafic de migrants et au trafic de stupéfiants[727]. Ce faisant, ces textes internationaux font des différents comportements attentatoires à la sûreté maritime autant d'activités susceptibles de faire l'objet d'une procédure extraditionnelle. Il convient de préciser que toutes les menaces à la sûreté maritime ne font pas l'objet de telles prescriptions. De façon générale, il apparaît que seules les infractions qui comportent un certain degré de gravité peuvent fonder l'intégration des mesures relatives à l'extradition dans une convention internationale[728]. Il n'existe pas, à proprement parler, de seuil de gravité permettant d'évaluer précisément le type d'activités prohibées susceptible de faire ou non l'objet d'une telle procédure[729]. Il s'avère néanmoins que les atteintes environnementales, du moins dans leur dimension maritime, ne contiennent pas expressément de dispositions relatives à l'extradition.

202. Des conditions de l'extradition. L'extradition est un mode d'assistance en matière répressive particulièrement poussé, mais qui doit cependant recouvrir des conditions formelles dans sa mise en œuvre. Les conventions apportent un soin particulier à la rédaction des articles y afférant, puisque, lorsque les États n'ont pas établi de traité d'extradition entre eux, les dispositions conventionnelles peuvent servir de base juridique à cette procédure[730]. Ce « *droit commun de l'extradition* »[731] obéit donc à plusieurs exigences. D'une part, une double incrimination s'avère nécessaire à la réalisation d'une procédure extraditionnelle. Cela signifie que les États concernés doivent avoir réprimé en interne le comportement qui justifie l'extradition. Cette précision s'explique par le fait que « *la double incrimination garantit ainsi que l'État requis ne prête pas son concours à l'État requérant sans pouvoir escompter la réciprocité* »[732]. En ce qui concerne l'extradition telle que prévue par les conventions internationales, cette exigence est plus simple à formaliser. En effet, les États parties

[727] Article 6 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants, Article 6 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article 11 de la Convention SUA.

[728] N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 220 : « *Extradition is a significant infringement of liberty and therefore the alleged transnational offender must only be extradited if states agree that the offence is sufficiently serious to warrant extradition* ». Voir ég. A. MERCIER, « L'extradition », *RCADI*, vol. 33, 1930, p. 195.

[729] J. M. THOUVENIN, « Extradition », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 1110 : « *Alors que pendant longtemps lesdits traités exposaient la liste exhaustive des crimes pour lesquels l'extradition pouvait être demandée, les textes plus récent adoptent une définition générique des crimes graves couverts par les procédures d'extradition* ».

[730] A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, *op. cit.,* p. 427 évoque le « *rôle normatif direct en matière d'extradition* » des traités internationaux. Voir ég. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 392 : « *If an extradition treaty does not exist between state parties, the requested state party may, at its option, consider the SUA Convention as a legal basis for extradition* ».

[731] J. M. THOUVENIN, « Extradition », *op. cit.,* p. 1117.

[732] D. REBUT, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 166.

s'engagent à traduire les normes de comportement définies par le texte en droit interne. La double incrimination découle en principe naturellement de la ratification du traité. D'autre part, il s'avère qu'une extradition ne peut être réalisée pour les infractions à caractère politique[733]. Cette exclusion ne pose pas particulièrement de réelles difficultés pour le cas des trafics illicites, dont les éléments matériels sont précisément définis et n'ont pas de composante politique apparente[734]. Elle est cependant problématique pour ce qui est du terrorisme maritime, dont l'élément intentionnel est bien souvent animé par des motivations politiques ou politico-religieuses. Cette difficulté a été surmontée par le Protocole à la Convention SUA de 2005 qui, par l'ajout d'un article 11*bis,* précise qu'« *aucune des infractions visées à l'art. 3, 3bis, 3ter et 3quater n'est considérée comme une infraction politique, comme une infraction connexe à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des mobiles politiques* ». Ainsi, les incriminations visées par la Convention sont extraites du champ d'exclusion de l'extradition. Cette précision s'inscrit dans la continuité d'autres conventions internationales relatives au terrorisme, qui cherchent à outrepasser les blocages créés par cette exception[735]. Enfin, un État ne peut procéder à une extradition lorsque cette procédure entraîne des risques, pour la personne, de violation de ses droits fondamentaux. Lorsque ces conditions sont respectées, le processus d'extradition peut être mis en place afin que se poursuive le déroulement de la chaîne répressive.

B. L'obligation de poursuivre ou d'extrader

203. L'entraide se présente comme une simple faculté. Seulement, certaines de ces conventions intègrent une véritable obligation d'assurer la répression des comportements prohibés visés par le texte d'incrimination (1) laquelle peut se manifeste - d'une certaine manière - à une forme particulière de compétence universelle (2).

---

[733] J. PUENTE EGIDO, « L'extradition en droit international : problèmes choisi », *RCADI*, vol. 231, 1991, p. 156 : « *L'exception que contiennent d'une manière générale les traités et les lois internes et en vertu de laquelle l'extradition de la personne réclamée ne doit pas avoir lieu lorsque la demande est fondée sur l'imputation d'un délit politique aboutit à une contradiction, en apparence du moins. En effet, si les États refusent leur collaboration à un autre État pour la sanction des actes punissables dirigés contre l'organisation politique de celui-ci, aucun d'eux ne s'abstient de faire usage de ses lois pénales pour réprimer les conduites ayant porté atteinte à sa propre organisation politique.* ». Voir ég. C. VAN DEN WIJNGAERT, « The political offence exception to extradition : defining the issues and searching a feasible alternative », *RDBI*, 1983, p. 741.

[734] T. OBOKATA, *Transnational organized crime in international law*, *op. cit.,* p. 59 : « *Article 16(3) makes it clear that each offence cored in the Convention is to be regarded as extraditable* ».

[735] J. DUGARD, « Terrorism and international law. Consensus at last? », in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 166. Voir ég. H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *op. cit.,* p. 363-364.

1) Une obligation alternative

204. Une obligation de poursuivre. Au-delà du rattachement à la procédure d'extradition de certaines menaces à la sûreté maritime, certaines conventions répressives intègrent également une clause *aut dedere aut judicare*. C'est ce qui transparaît dans les articles 6, 10 et 11 de la Convention SUA de 1988 ainsi que dans les articles 15 et 16 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, s'appliquant *mutatis mutandis* au Protocole spécifique au trafic de migrants. Cette expression latine est ancienne, puisqu'elle se manifeste comme une transposition d'un concept initié derechef par Grotius sous l'intitulé « *aut dedere aut punire* »[736]. À grands traits, elle s'apparente à une obligation conventionnelle alternative pesant sur les États. Ces derniers, lorsqu'ils ont procédé à l'arrestation de personnes suspectées d'avoir accompli un acte prohibé, doivent s'engager soit à poursuivre, soit à en extrader les auteurs[737]. Cette obligation est essentielle au sein des conventions répressives. Elle joue un rôle de liant entre l'arrestation des suspects, et leur présentation devant une juridiction répressive afin de se voir infliger une peine[738]. En intégrant ce type d'obligations, les conventions internationales veillent à ce que les États parties assurent effectivement la répression des violations aux normes de comportement qu'elles prescrivent. C'est pourquoi, lorsqu'un État interpelle des personnes qui se sont livrées à un acte infractionnel défini par l'une de ces conventions, il est tenu de se conformer à une obligation générale : celle de faire en sorte que les auteurs soient présentés à une juridiction répressive en vue d'être jugés. Il faut ajouter qu'en contexte maritime, cette obligation s'impose également lorsqu'un navire suspect est arraisonné en mer sur la base des dispositions conventionnelles précédemment évoquées et que les suspects ont été ramenés sur le territoire de l'État intervenant[739].

---

[736] A. MERCIER, « L'extradition », *op. cit.,* p. 181. Voir ég. A. DA ROCHA FERREIRA, C. CARVALHO, F. GRAEFF MACHRY & P. BARRETO VIANNA RIGON, « The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare) », *UFRGS Model United Nations journal*, 2013, p. 202-203.

[737] C. BASSIOUNI & E. M. WISE, *Aut dedere aut judicare : the duty to extradite or prosecute in international law*, éd. Martinus Nijhoff, 1995, p. 3 : « *The expression aut dedere aut judicare is commonly used to refer to the alternative obligation to extradite or prosecute which is contained in a number of multilateral treaties aimed at securing international cooperation in the suppression of certain kinds of conduct* ».

[738] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 354 : « *Adapter incriminations, procédures pénales et compétences au développement du terrorisme international aurait été finalement d'un effet limité si des mesures n'avaient pas été prises en même temps pour assurer l'arrestation et le jugement des auteurs d'infractions* ».

[739] *Cf. supra*, n°178 et suivants. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, « Report of the Director of Studies of The English-Speaking Section of the Centre», *op. cit*., p. 26 : « *In addition, if the boarding State takes the alleged offenders in its territory, then it is obliged either to establish the requisite jurisdiction or extradite them (aut dedere aut judicare principle* ».

205. Une alternative quant à la voie à suivre. Afin de mettre en application cette obligation générale, les États peuvent donc potentiellement emprunter deux voies distinctes. Ils ont d'abord la possibilité de procéder à l'extradition des suspects sur demande d'un autre État. En règle générale, un État tient un intérêt à formuler une telle requête lorsque l'un de ses nationaux est impliqué dans l'acte répréhensible, aussi bien en tant que victime qu'auteur. S'il le souhaite, l'État ayant procédé à l'arrestation peut autrement décider de juger les suspects devant ses propres instances nationales. Reste que l'articulation entre ces deux voies à suivre est délicate à établir. La question se pose de savoir si l'extradition est compensée par une obligation de juger ou si cette obligation est complémentaire de la possibilité de recourir à une procédure d'extradition. La première hypothèse revient à évaluer l'obligation de juger comme un palliatif à l'extradition. En d'autres termes, l'obligation de poursuivre ne se présente qu'au cas où une demande d'extradition n'a pas abouti. Dans la seconde hypothèse, l'obligation de juger s'apparente davantage à une faculté accessoire de procéder à une demande d'extradition. La distinction entre ces deux situations s'avère centrale, car comme le remarque Guilfoyle, « *la première est manifestement en faveur de l'extradition, la seconde est manifestement en faveur de la poursuite dans l'État où le suspect est trouvé* »[740]. Il ressort à la fois des dispositions conventionnelles ainsi que des écrits doctrinaux que la clause *aut dedere aut judicare* laisse libre cours à l'État qui a intercepté les suspects de les juger tout en lui reconnaissant la possibilité, s'il le souhaite, de mettre en œuvre à une procédure d'extradition[741]. Cette obligation n'est pas conditionnée par la réalisation d'une demande d'extradition préalable, accomplie en amont[742]. La satisfaction de cette obligation laisse une certaine marge de manœuvre aux États ayant interpellé les individus dans l'évaluation du *forum deprehensionis*. Cette liberté est essentielle, car elle permet aux États de choisir la manière la plus pertinente pour parvenir à une répression efficace des actes illicites visés[743].

---

[740] D. GUILFOYLE, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 48-49 : « *The first type obviously favours extradition ; the second obviously favours prosecution in the State where the suspect if found* ». Traduction personnelle.

[741] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 370 : « *Comme on le voit, cette obligation pèse sur tout État, partie aux conventions, sur le territoire duquel se trouve le délinquant. Elle joue dès lors que l'intéressé est découvert et qu'il n'est pas procédé à son extradition. En ce sens elle est absolue. Mais il ne s'agit là que d'une obligation de soumettre l'affaire aux autorités qui ont compétence pour déclencher l'action pénale* ».

[742] J. M. THOUVENIN, « Extradition », *op. cit.,* p. 1116 : « *L'obligation de poursuivre en naît pas du refus opposé à une demande d'extradition, mais bien plutôt de la « découverte » que l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur le territoire de l'État concerné* ».

[743] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 371 : « *Elle marque un net progrès dans la répression tout en préservant en matière d'extradition le pouvoir d'appréciation des gouvernements et en sauvegardant le droit d'asile* ».

2) Une compétence potentiellement universelle

206. Une forme de compétence universelle. Lorsqu'un État met en application la clause *aut dedere aut judicare*, sa compétence peut potentiellement s'apparenter à une compétence universelle. C'est ce qui peut être interprété de l'analyse des dispositions de l'article 10 § 1 de la Convention SUA de 1988. Cette disposition prévoit que « *L'État partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'art.6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire (…) à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet État* »[744]. À l'aune des situations visées par ce texte, il s'en infère qu'un État peut être amené à connaître d'évènements avec lesquels il n'a aucun lien direct. Par exemple, il est tout à fait envisageable que des criminels originaires d'un État A accomplissent un acte assimilable au terrorisme maritime au sens de ladite Convention contre le navire battant le pavillon d'un État B, acte qui coûte la vie à un marin originaire d'un État C. En principe, les États A, B, C sont potentiellement compétents pour juger ces criminels. Or, si ces derniers se réfugient sur le territoire d'un État D, celui-ci ne bénéficie pas, en principe, de titres de compétence pour juger de ces exactions. C'est donc pour pallier ces éventuelles difficultés que l'article précité lui reconnaît une compétence non pas fondée sur rattachement immédiat avec l'acte criminel réalisé, mais « *simplement sur leur présence sur son territoire* »[745]. Il s'agit alors d'une forme spécifique de compétence universelle, d'autant plus remarquable qu'elle se présente comme obligatoire[746]. Toutefois, il est important de préciser que cette compétence reste subsidiaire[747]. Les États bénéficient d'une relative liberté dans la réalisation du choix de procéder à l'extradition ou de recourir au jugement des suspects devant leurs juridictions internes. Ainsi, il existe d'importantes différences avec la compétence universelle, dans son acception

[744] Voir ég. Article 16 § 10 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée.

[745] M. INAZUMI, *Universal jurisdiction in modern international : expansion of national jurisdiction for prosecuting serious crimes under international law*, éd. Intersentia, 2005, p. 122 : « *The principle aut dedere aut judicare overlaps with universal jurisdiction when a state has no other nexus to the alleged crime or to the suspect other than the mere presence of the person within its territory* ». Voir ég. D. GUILFOYLE, *International criminal law*, *op. cit.,* p. 48 : « *The consequence of this approach is that, under such a treaty, a state could conduct a prosecution where it lacked any ordinary link to the relevant crime. This is excelty O'Keefe's definition of universal jurisdiction – asserting jurisdiction in the absence of an ordinary link. However, this power arises only under the treaty and as among parties to the treaty : while there does not need to be an ordinary link to the prosecuting state, there does need to be such a link to at least one party to the treaty* ».

[746] B. STERN, « À propos de la compétence universelle », *op. cit.,* p. 737.

[747] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 350. Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit.,* p. 282 : « *Cette compétence universelle a parfois été qualifiée de « subsidiaire», dans la mesure où son exercice n'est requis qu'à défaut, pour l'État partie concerné, de procéder à l'extradition du suspect* ».

générale en droit international, et celle qui peut se matérialiser au travers de la mise en application de la clause *aut dedere aut judicare*[748].

207. Distinction avec le régime de la piraterie. La compétence exercée sur la base de l'obligation *aut dedere aut judicare* est donc potentiellement universelle. Toutefois, il ne s'agit que d'une manifestation particulière de la compétence universelle, qui ne doit pas être confondue avec celle, plus large, applicable aux actes de piraterie maritime, telle que définie précédemment[749]. Il existe assurément des différences significatives entre, par exemple, le régime applicable en matière de lutte contre la piraterie et celui du terrorisme maritime. Dans le cadre d'une action menée contre un navire pirate, l'État intervenant n'a pas à bénéficier de l'assentiment d'une quelconque autorité pavillonnaire. Il peut saisir librement le navire interlope, quel que soit sa nationalité, et appréhender les personnes suspectes présentes à bord. À la suite de cette intervention, il peut traduire les suspects devant ses juridictions internes. Le champ d'action des États est nettement plus restrictif dans les conventions répressives portées à l'étude. Celles-ci subordonnent toute entreprise initiée par un État contre un navire étranger au consentement exprès de l'État de rattachement. À partir de là, un État ne peut donc ni arraisonner un navire, ni prendre des mesures contre les membres de bord sans disposer préalablement de l'aval de l'autorité pavillonnaire. Aussi, il est important de souligner la différence de régime tangible entre, d'une part, la compétence universelle telle qu'entendue en matière de piraterie et, d'autre part, celle instaurée par les conventions répressives. Ces dernières introduisent ce qui s'apparente davantage à une « *compétence multiple* »[750] en ce sens qu'elles cherchent à assurer que les personnes suspectées de se livrer à un acte illicite transnational puissent effectivement être présentées devant une juridiction répressive.

---

[748] R. KOLB, « The exercise of criminal jurisdiction over international terrorists », in A. BIANCHI & Y. NAQVI, *Enforcing international law norms against terrorism*, éd. Hart publishing, 2004, p. 252 : *« Nobody contests that there are differences between the au dedere principle and the classical universal jurisdiction principle. The differences stressed are : (1) aut dedere is not universal but limited to the parties to the Convention ; (2) universal jurisdiction is a right, an entitlement, whereas aut dedere is a duty ; (3) universal jurisdiction is a title to try, aut dedere is an alternative of either trying or extraditing ; (4) universal jurisdiction applies only to limited number of international crimes on account of their particular gravity, where aut dedere is contemplated in a number of conventions for a larger category of crimes* ».

[749] *Cf. supra*, n°103.

[750] A. BLANCO-BAZÁN, « Suppressing unlawful acts : IMO incursion in the field of criminal law », *op. cit.,* p. 725 : « *The main difference between the UNCLOS seizing provisions to suppress piracy and SUA boarding provisions so suppress unlawful acts other than piracy is that SUA stops short of regulating universal jurisdiction by establishing instead a system of multiple possible jurisdiction ot either prosecute or extradite* ». Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit.,* p. 284.

Paragraphe 2 : Un complément à la coopération sur le plan maritime

208. Les conventions répressives apportent une dimension procédurale additionnelle à l'action internationale menée contre les actes illicites accomplis en mer. Elles contribuent à préciser les mesures à entreprendre contre les personnes postérieurement à l'arraisonnement du navire (A). Cette coopération pénale reste cependant dans une large mesure dépendante de la coopération sur le plan maritime (B).

A. Un support additionnel aux actions menées en mer

209. Les conventions répressives donnent une dimension procédurale additionnelle à l'action menée sur l'espace maritime (1). Ce type de disposition a une influence marquée sur la manière dont les contrôles sont réalisés en mer, et en particulier dans les ports (2).

1) Le perfectionnement des dispositions de la CNUDM

210. Dans le déroulement de l'investigation. Le développement de mécanismes d'entraide, propres au droit pénal international, pallie certains manquements des dispositions issues de la Convention de 1982. En effet, la CNUDM est relativement imprécise en matière de coopération policière et judiciaire. Elle recourt bien souvent à des expressions d'interprétation large qui laissent planer le doute sur le déroulement des investigations à bord du navire. Par exemple, l'article 108 relatif au trafic de stupéfiants prévoit que, lorsqu'un État suspecte l'un de ses navires de se livrer au trafic de stupéfiants, il peut demander à une autre entité étatique de « *mettre fin à ce trafic* ». Cette expression n'est pas suffisamment claire dans son contenu. Elle ne développe pas l'étendue des mesures de police susceptibles d'être mises en œuvre par l'autorité intervenante à bord. Il en va de même de l'article 110 de la CNUDM relatif au droit de visite. Il évoque la manière dont l'intervention doit s'exercer l'intervention en mer, et ajoute que les navires de guerre d'un État peuvent détacher une embarcation pour vérifier les titres de port de pavillon à bord du navire suspect. Dans les cas où les soupçons persistent, cet article se contente d'autoriser l'autorité intervenante à « *poursuivre l'examen à bord du navire* », expression nettement trop vague. Les conventions répressives viennent donc lever en grande partie ces incertitudes[751]. Les mécanismes

[751] D. REBUT, *Droit pénal international, op. cit.,* p. 134 : « *Cette assistance sert leurs intérêts réciproques en leur permettant de donner une effectivité à leur mission de répression des infractions autant porté atteinte à leur ordre public. Elle sert même leurs intérêts collectifs par-delà l'intérêt particulier de l'État de poursuite en*

d'entraide portent sur différents cas concrets, tels que le recueil de témoignages, la communication de pièces à conviction, ou encore l'accomplissement de perquisitions pour le compte d'un autre État[752]. Sur le plan pénal, les conventions répressives donnent de la teneur à la coopération interétatique pour lutter contre certains actes criminels et délictueux accomplis en mer. Elles précisent et étayent les modalités de coopération entre les États.

211. Dans le traitement des personnes arrêtées. La CNUDM souffre également de certaines approximations quant au traitement des personnes appréhendées en mer. Au sein de cette convention, peu de dispositions évoquent clairement la compétence des États pour traduire devant leurs juridictions nationales les individus interpellés dans les eaux internationales. Seul l'article 105 reconnaît expressément l'aptitude aux tribunaux de l'État capteur d'un navire pirate pour juger des actes de piraterie[753]. Les différentes conventions répressives viennent donc lever le voile sur de nombreuses zones d'ombre par l'introduction notable de procédures d'extradition, qui ne sont jamais évoquées au sein de la CNUDM[754]. Elles détaillent les conditions dans lesquelles une personne qui s'est hasardée à commettre un acte criminel ou délictueux peut être remis à un autre État en vue d'être jugée et se voir infliger une sanction pénale. L'insertion dans d'une clause *aut dedere aut judicare* certaines conventions renforce l'idée que les actes illicites accomplis en mer doivent nécessairement se voir apporter une réponse devant une juridiction répressive. Ainsi, il est apparent que les conventions répressives complètent le cadre instauré par la Convention de 1982. Elles viennent perfectionner le cadre de coopération bien souvent trop large instauré par la CNUDM. En se focalisant non pas essentiellement sur l'espace, mais sur les activités en elles-mêmes et sur les moyens de parvenir à leur répression, ces conventions initient le développement d'un socle procédural commun sur lequel les États peuvent s'appuyer afin de faciliter la répression des criminels et délinquants opérant en mer.

2) Une influence sur les compétences portuaires

212. Le renforcement des procédures de contrôle. Cette dimension procédurale initiée par les conventions répressives se retrouve dans certains textes relatifs au contrôle dans les

---

montrant aux criminels que la séparation territoriale des États ne leur donne pas l'assurance de rester impunis ».

[752] Article 7 de la Convention de Vienne, Article 18 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, article 12 de la Convention SUA.

[753] *Cf. supra*, n°104.

[754] Article 6 de la Convention de Vienne, Article 6 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article 11 de la Convention SUA.

ports. En réponse aux attentats du 11 septembre 2001, l'OMI a entrepris l'amendement de la Convention SOLAS pour l'adapter à la menace grandissante du terrorisme international[755]. Ce texte, initialement focalisé sur les questions de sécurité maritime, a introduit un nouveau chapitre XI-2 qui inclut le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dit Code ISPS[756]. Cet instrument juridique intègre donc les problématiques relatives à la sûreté maritime dans la Convention SOLAS. À grands traits, ce code se distingue par son caractère « *ergonomique* »[757]. Il intègre les impératifs liés à la sûreté maritime et les traduit par un ensemble de procédures de contrôle réalisables à bord des navires présents dans les ports. Il convient d'ajouter que ce texte s'adresse aux différents acteurs du monde maritime. C'est un instrument international, mais qui n'est pas destiné qu'aux États. Il concerne de façon plus générale les industriels, acteurs privés, ainsi que les autorités portuaires publiques. Ainsi, eu égard aux considérations qui ont été précédemment évoquées[758], il est patent que ce code ne constitue pas à proprement parler un texte de droit pénal international. Il n'a pas pour objectif de définir des incriminations internationales ni n'octroyer des droits d'intervention additionnels sur l'espace maritime. Néanmoins, il apparaît clairement marqué de l'influence des conventions répressives. En effet, le Code ISPS développe un ensemble de procédures et de mécanismes de contrôle qui constituent en quelque sorte un équivalent procédural au contenu substantiel de certaines conventions répressives, et en particulier à la Convention SUA[759].

213. Le contenu du contrôle. Dans son contenu, le Code ISPS se décompose en deux parties. La première, obligatoire, contient un ensemble de dispositions relatives aux mesures de sûreté maritime, tandis que la seconde, facultative, étaye les procédures de mise en œuvre de la partie obligatoire. D'après ce Code, les États ont l'obligation d'établir et de certifier des plans de sûreté pour les navires battant leur pavillon, lesquels pourront faire l'objet de contrôles dans les ports. Ces infrastructures ne sont pas exemptes de dispositions spécifiques,

[755] Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), Londres, 1er novembre 1974.
[756] *Cf. supra*, n°3. Voir ég. IMO, Conference resolution 2, «Adoption of the international code for the security of ships and port facilities», SOLAS/CONF.5/34, 12 december 2002.
[757] L. BENTO, « Toward an international law of piracy sui generis : how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish », *BJIL*, vol. 29, 2011, p. 451.
[758] *Cf. supra*, n°128.
[759] P. K. MUKHERJEE & M. Q. MEJIA Jr, « The legal framework of maritime security in international law », in International Ocean Institute, *30th Pacem in Maribus. A year after Johannesburg Ocean Governance and sustainable development : oceans and coasts – a glimpse into the future*, Colloque de Kiev, 2003, éd. IOC, 2004, p. 154. « *The ISPS Code is procedural and should therefore be related to its substantive counterpart which should be found in the SUA Convention* ». Voir ég. A. BLANCO-BAZÁN, « Suppressing unlawful acts : IMO incursion in the field of criminal law », *op. cit*., p. 732.

puisqu'un plan de sûreté qui leur est spécifique doit être réalisé, et des agents de sûreté portuaires doivent en sus être désignés. La teneur de ces plans est détaillée au sein des dispositions du Code ISPS. Il expose en particulier les conditions minimales requises en matière de sûreté que doivent revêtir les navires, lesquelles pourront être évaluées à l'entrée au port[760]. Au surplus, le Code ISPS prévoit que les navires qui envisagent d'entrer dans les ports doivent préalablement en informer l'État concerné, qui peut établir des contrôles. Lorsque ces derniers bénéficient d'indices laissant présager que le navire identifié n'est pas en conformité avec le plan de sûreté, ils disposent d'une variété de mesures possiblement réalisables telles que l'inspection du navire ou encore le refus d'entrer dans le port[761]. Sans pour autant étendre outre mesure la compétence de l'État du port, le rôle du code ISPS est central. Il vise à « *établir un cadre standardisé d'évaluation des risques* » [762] pouvant potentiellement toucher les ports, tout en adaptant sa procédure aux différents types de navires. À nouveau, ce texte se manifeste comme résolument animé par une finalité pragmatique, fonctionnelle, qui intègre pleinement les acteurs du secteur maritime dans la lutte contre les menaces présentes en mer[763]. Sans être un instrument pénal, le code ISPS esquisse un vrai support procédural et technique à l'action contre les actes illicites accomplis en mer. Il s'inscrit dans une stratégie commune d'élévation des normes de contrôle obligatoire, afin d'agir de manière proactive contre les atteintes potentielles à la sûreté maritime. Les conventions répressives initient donc un cadre procédural qui influe sur les

[760] A. S. V. SUAREZ, « Post september 11 security challenges to the legal regime of the maritime carriage of nuclear and radioactive materials », *IJMCL*, vol. 18, n°3, 2003, p. 439 : « *The ISPS Code has minimum security requirements for ships (ship security plans, ship security officers, company security officers and certain onboard equipments) and port facilities (port facility security plans, port facility security officers, and certain security equipment)* ».

[761] M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, *op.* cit., p. 164. « *If the coastal state (…) has clear grounds for believing that the ship is not in compliance, it enjoys a wide variety of options : it may detain the ship until such time as it acquires such a certificate; it may expel the ship from port; it may refuse the entry of the ship to port – although the latter only when there are clear grounds for believing that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons or of ships or other property and there are no appropriate means for removing the threat*». Ég. J. KRASKA, « Ship and port facility security », *op. cit*., p. 457 : « *If « clear grounds »exist for believing that a ship is not in substantial compliance with the requirements of the ISPS code, a port state may impose a number of control measures on the vessel* ». Ég. E. G. LAPEYRE, « Transport maritime et régime portuaire », *RCADI*, vol. 308, 2004, p. 363 : « *Selon ces normes, les navires peuvent être retardés, arrêtés et être soumis à des restrictions opérationnelles qui peuvent aller jusqu'à l'expulsion du port ou au refus de son entrée, selon les cas* ».

[762] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 159 : « *The purpose of the ISPS code is to provide a standardised, consistent framework for evaluating risk, enabling governments to offset changes in threat levels with changes in vulnerability for ships and port facilities* ». Traduction personnelle.

[763] P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *op. cit.*, p. 277 : « *Une des principales innovations du Code ISPS est de garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté et prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté* ».

normes de contrôle dans les ports. Ces derniers conservent un rôle central, puisqu'ils incarnent l'écueil sur lequel viennent se briser les flots continus de l'illicéité en mer.

B. La prévalence des règles consacrées à l'espace

214. Les conventions répressives relatives à la coopération en matière pénale constituent certes un complément bienvenu, mais qui reste dépendant de la coopération dans son volet maritime (1). Or, ces conventions restent prudentes quant aux possibilités qu'elles confèrent d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon (2).

1) La coopération maritime comme préalable

215. En abstraction de l'espace. D'une manière générale, il peut être considéré que la coopération internationale contre les actes illicites en mer prend une dimension nouvelle au contact des conventions répressives. L'insertion de mécanismes propres au droit pénal international permet de faciliter l'action menée dans le traitement pénal des personnes suspectées de se livrer à des actes illicites transnationaux. De façon plus précise, il est opportun de relever que ces mécanismes de coopération font une totale abstraction du contexte dans lequel ces actes prohibés ont été accomplis. Aucune mention de la dimension maritime de l'infraction n'est expressément mentionnée, que ce soit en matière d'entraide judiciaire ou d'extradition. Ces mécanismes s'extraient littéralement de l'espace pour se focaliser uniquement sur l'acte illicite en tant que tel et sur les moyens de parvenir à sa répression[764]. Il suit de là que la coopération pénale se présente en quelque sorte comme détachée de son versant maritime. Lorsqu'un État désireux d'intervenir contre un navire interlope a reçu l'imprimatur de l'autorité pavillonnaire et que ses représentants sont montés à bord, les procédures ultérieures à l'arraisonnement s'accomplissent indépendamment de l'espace. Il est donc intéressant de noter que si le droit d'approche et le droit de visite précédemment évoqués restent intimement liés à la coopération maritime, une fois le navire arraisonné, le droit de perquisition s'apparente essentiellement à de la coopération pénale[765].

---

[764] C. BASSIOUNI, « Policy considerations on interstate cooperation in criminal matters », *op. cit.,* p. 131 : « *The inclusion of such a provision in mutual legal assistance and extradition treaties is important in two respects. First, a clause on inter-state police cooperation would increase the effectiveness of international law enforcement as a whole* ». Voir ég. S. W. LING, « Extradition and mutual legal assistance in the prosecution of serious maritime crimes : a comparative and critical analysis of applicable legal frameworks », *op. cit.,* p. 335 : « *By understanding the similarities and differences between these treaties, States can select which ones best fit their needs in a particular case with a view to enhancing interstate cooperation* ».

[765] *Cf. supra*, n°92.

216. La complémentarité de la coopération pénale et maritime. La distinction qui vient d'être opérée tend à illustrer le fait que le déploiement de la coopération dans sa dimension pénale est circonscrit à la validation antécédente, par l'autorité pavillonnaire, de l'intervention en mer. En d'autres termes, c'est bien l'avalisation de l'intervention par l'État de rattachement qui enclenche la possibilité de recourir à ces mécanismes de coopération pénale. Il peut donc être relevé que la coopération sur le plan maritime constitue un préalable indispensable à la coopération pénale, et que la coopération pénale facilite l'achèvement de ce qui a été débuté par la coopération maritime. À ce propos, il est important de noter que les conventions répressives accordent une place prépondérante aux principes codifiés dans la CNUDM. Tout au long des conventions répressives, de nombreuses dispositions énoncent que les États intervenants contre un navire étranger s'engagent à ne pas « *porter atteinte (…) aux intérêts juridiques et commerciaux de l'État du pavillon* »[766]. Ce type de clauses traduit une volonté réelle de ne pas altérer l'équilibre instauré par le texte de 1982. Ces garanties vise à rassurer les États quant au fait que leurs intérêts propres ne seront pas menacés outre mesure par les dispositions aménageant la règle de l'exclusivité. Ainsi, il est apparent que si les conventions répressives renforcent, développent, précisent même les possibilités d'action réalisables à la suite d'une intervention en mer, les règles qui régissent l'espace disposent d'une certaine primauté.

2) Une approche conservatrice des principes d'utilisation des espaces

217. Des aménagements aux principes. Les conventions répressives adoptent une approche éminemment précautionneuse des principes qui régissent l'utilisation des espaces maritimes. Cette prudence se révèle en particulier dans les différentes modalités d'intervention à l'encontre d'un navire étranger qu'elles introduisent. Alors même qu'elles étendent les possibilités d'intervention et initient des modalités d'échange de consentement renouvelées, elles n'introduisent pas à proprement parler de véritables exceptions à la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon. La CNUDM connaît pourtant de réelles dérogations à cette règle. Pour s'en convaincre, il suffit de se référer à son article 110, qui ne conditionne

[766] Article 9 de la Convention SUA 1988 : « *Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des États* ». Article 17 § 11 de la Convention de Vienne de 1988 : « *Toute mesure prise conformément au présent article tient dûment compte, conformément au droit international de la mer* ». Article 9 § 2 de la Convention MARPOL 73/78. Pour cette dernière voir E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution, op. cit.,* p. 253 : « *Article 9(2), which clarify that MARPOL 73/78 connat prejudice the jurisdictional regime under general international law, including the LOSC* ».

aucunement l'intervention contre un navire étranger présent en haute mer à un quelconque assentiment préalable de l'État de rattachement[767]. Les conventions répressives sont quant à elles sont nettement plus mesurées dans ce qu'elles prescrivent. Elles cherchent à multiplier les interactions potentielles entre les pavillons dissemblables, tout en restant très attentives à ne pas bouleverser la substance même de la règle. Toute intervention réalisée à l'encontre d'un navire étranger reste soumise à une autorisation préliminaire de l'autorité pavillonnaire[768]. Ainsi, les conventions répressives introduisent ce qui s'apparente davantage à des aménagements conventionnels à la règle plutôt que de véritables dérogations à celle-ci. Elles incorporent des possibilités nouvelles d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon, mais il s'agit d'interférences potentielles, de tempérances apportées à la règle, conditionnées par le consentement préalable de ce dernier.

218. La permanence des principes de la CNUDM. La multiplication des conventions répressives organisant la répression des actes prohibés perpétrés en mer peut être perçue comme une menace pour les principes qui gouvernent cet espace. Il est indubitable que l'introduction de possibilités nouvelles d'interférer à la compétence exclusive de l'État du pavillon peut, d'une certaine manière, s'apparenter à la résurgence d'une forme de « *droit de l'emprise* », c'est-à-dire à un droit qui conduit *« à modifier la fonction sociale des espaces* »[769]. Ainsi perçue, les interférences introduites par les conventions répressives peuvent se présenter comme autant de pressions additionnelles pesant sur le principe d'exclusivité de l'État du pavillon, et qui - par voie de conséquence - sont susceptibles d'effriter le principe de liberté des mers[770]. Toutefois, l'inscription de ces textes de droit pénal

[767] *Cf. supra*, n°92.

[768] S. D. MACDONALD, « The SUA protocol : a critical reflection », *op. cit.,* p. 496 : « *The boarding provisions of the UN Narcotics Convention are relatively weak and provide considerable deference to sovereignty and flag State jurisdiction* ». Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans, op. cit.,* p. 210. Ég. D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 344 : « *With a few exceptions, interdiction will only be permitted when the flag state consent ; indeed, unless permitted by the flag state or an exceptional rule interdiction will be prohibited as a use of force* ».

[769] D. ALLAND, « Les représentations de l'espace en droit international public », *Archives de philosophie du droit*, T. 32, 1987, p. 178 : « *Les règles du droit international relatives aux espaces sont beaucoup transformées, à mesure qu'a évolué la relation des États et de l'espace. À côté d'un corps de principes relativement stables, en matière d'acquisition et de consolidation des titres sur les espaces notamment, de nouvelles règles sont apparues, issues de mutations techniques permettant des utilisations inédites d'espace jusque-là ignorés soit cantonnés à des usages limités. Naguère encore, André Siegfried pouvait définir la mer comme « une route qui marche », route sur laquelle dominait un droit du mouvement, surtout préoccupé de communications ; il faut aujourd'hui compter avec un droit de l'emprise, propre à modifier la fonction sociale des espaces et à dynamique la tendance à leur patrimonialisation par les États* »

[770] M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *op. cit.,* p. 229 *:* « *Of course (…) the exclusive competence of the flag state, though left intact for the*

international dans l'espace s'accomplit avec une déférence marquée pour les principes qui gouvernent l'utilisation des mers. Certes, ces textes prescrivent certains aménagements par rapport à ce que prévoit la CNUDM. Toutefois, comme le relève très justement le professeur Scovazzi, « *vouloir attribuer à ce principe l'autorité d'un dogme aprioristique (...) pourrait aujourd'hui justifier tout refus d'élaborer des solutions nouvelles à des problèmes nouveaux* »[771]. La position de l'auteur n'est pas sans rappeler une célèbre formule selon laquelle « *le kantisme a les mains pures, mais il n'a pas de mains* »[772]. Pour demeurer vivace dans l'esprit de la communauté internationale et pertinente en tant que principe qui administre l'utilisation des océans, la liberté des mers doit s'accommoder des réalités du monde maritime contemporain, sans pour autant faire *tabula rasa* du passé et trahir la substance même de ce principe. Aussi, il est central de préciser que ces conventions répressives donnent une impulsion nouvelle à l'action menée à l'échelle internationale contre les activités prohibées accomplies en mer. Elles définissent des incriminations à l'échelle internationale, octroient aux États une capacité renforcée pour s'employer contre les navires interlopes ainsi que pour réprimer les auteurs d'actes prohibés. Pour autant, elles ne renient en rien les principes de la CNUDM. L'exclusivité reste la règle centrale autour de laquelle s'articule l'exercice des compétences en mer[773], et plus particulièrement en haute mer. L'assouplissement de cette règle par les conventions précitées permet de l'adapter aux usages contemporains de cet espace, mais elle reste au cœur de l'utilisation de l'espace maritime. Étendre les possibilités d'interférer avec l'exclusivité de l'État du pavillon ne veut pas dire réécrire la règle dans son intégralité. En définitive, il apparaît que les principes d'utilisation de la mer résistent au test d'effort administré par les conventions répressives.

---

purpose of granting nationality to its ships, has been substantially eroded in other way ». Voir ég. N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit.,* p. 185 *: « the development of law enforcement cooperation has led to growing pressure on the traditional freedom of the high seas* ».

[771] T. SCOVAZZI, « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable?», *ADMer*, T. 3, 1998, p. 29. Voir ég. M. SØRENSEN, « Principes de droit international public : cours général », *op. cit.,* p. 5 : « *la stabilité est l'essence même du droit* ».

[772] C. PÉGUY, *Victor-Marie, comte Hugo*, éd. Gallimard, 1992, p. 331.

[773] D. R. ROTHWELL & N. KLEIN, « Maritime security and the law of the sea », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security – international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloques de Wellington 2007 et de Canberra 2008, éd. Routledge, 2010, p. 36 : « *The cornerstone of the legal framework for maritime security is to be found in the LOSC, which addressed and reconciled the multifaceted security interest of states involved in the negotiations* ».

219. Conclusion du chapitre. Non contentes de venir étayer les dispositions de la CNUDM sur le plan pénal en frappant d'illicéité un ensemble d'activités identifiées, les conventions répressives participent, en sus, à développer les prérogatives étatiques afin de réprimer ces comportements prohibés. Ces conventions entendent renforcer la coopération entre les États pour faciliter l'appréhension et la présentation devant un juge des auteurs d'actes illicites transnationaux. Pour ce faire, elles interviennent à la fois sur le plan maritime et sur le plan pénal. D'un côté, ces conventions s'imprègnent pleinement du contexte de commission de ces actes. Elles cherchent à étendre les possibilités d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon afin que les intervenants disposent d'un champ d'action plus large sur l'espace maritime. Différents modes de coopération sont initiés, mais il est notable qu'une déférence marquée est accordée à la règle de l'exclusivité. Bien que les procédures d'échange du consentement soient fluidifiées, toute intervention demeure soumise à un assentiment préalable de l'État de rattachement. De l'autre, ces conventions répressives parachèvent les actions menées en mer par l'instauration - sur le plan pénal - de mécanismes de coopération, largement absents du cadre instauré par la CNUDM. Par là même, ces textes facilitent le déroulement des investigations ainsi que le traitement des personnes interpellées, par l'introduction de procédures d'entraide et d'extradition. Ces deux volets de la coopération sont indispensables à une action internationale réellement efficace. Ils associent les impératifs répressifs visés au contexte si particulier de commission des menaces à la sûreté maritime.

220. Conclusion du Titre. Les multiples conventions répressives constituent un complément indispensable aux dispositions de la CNUDM en matière de lutte contre les activités illicites perpétrées en mer. Elles participent à l'appréhension commune par les États des actes qui sont considérés à l'échelle internationale comme étant illicites. Autrement dit, ce ne sont plus les règles venant régir l'espace qui déterminent le caractère licie ou non d'une activité. Comme l'indique très justement le professeur Lavenue, « *quel que soit l'espace, le principe posé est celui de l'interdiction d'une activité illicite* »[774]. Pour ce faire, ces conventions définissent un ensemble de normes de comportement susceptibles de se dérouler sur l'espace maritime. Les parties contractantes s'engagent à traduire et à sanctionner en interne les éléments de définition de l'infraction fixés par les conventions répressives.

Pour assurer une action efficace contre ces actes illicites transnationaux à l'échelle internationale, ces conventions élargissent les mécanismes de coopération, à la fois sur le plan maritime et pénal. Elles remodèlent les règles de la CNUDM relatives à l'exclusivité de l'État du pavillon afin de faciliter les modalités d'intervention à l'encontre d'un navire arborant un pavillon étranger. Elles contribuent en outre à développer les actions réalisables à l'encontre des membres de bord appréhendés après l'arraisonnement du navire en initiant des mécanismes de coopération sur le plan pénal. Il en résulte que la capacité des États à opérer un contrôle à bord des navires interlopes, à recueillir des éléments de preuve, et à poursuivre les suspects est considérablement étendue par ces conventions.

Les conventions répressives ont donc un rôle essentiel, tant en matière de prévention que de répression des actes illicites transnationaux. Cette internationalisation de la matière pénale qui s'opère à travers la conclusion de conventions répressives n'est pas l'unique voie suivie par la communauté internationale pour lutter contre les menaces à la sûreté maritime. D'autres textes internationaux restent en retrait de ce mouvement, comme c'est le cas de ceux relatifs à l'environnement marin. Ces derniers, s'ils ne contribuent pas aussi explicitement à définir le comportement interdit et à étendre les capacités d'intervention en mer, contribuent malgré tout à leur façon à renforcer le contrôle des activités menées à bord des navires.

221. Conclusion de la Partie. Le dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer repose sur une construction pour le moins insolite. Tandis que la CNUDM

[774] J. J. LAVENUE, « Du statut des espaces au régime des activités : observations sur l'évolution du droit international », *RDBI*, 1996/2, p. 411-412 : « *L'espace ne délimite plus alors ce qui est licite ou illicite. Quel que soit l'espace, le principe posé est celui de l'interdiction « d'une activité illicite » parce que porteuse de dangers pour le milieu et l'environnement* ».

encadre l'exercice des compétences étatiques en mer, les conventions répressives contribuent elles à frapper d'illicéité un ensemble de comportements susceptibles de se dérouler dans cet espace. Il ressort de cette accrétion continue de normes à caractère pénal qui s'imprègnent et se juxtaposent à celles régissant l'utilisation de l'espace que semblent émerger des éléments de ce que Françoise Odier qualifie avec clairvoyance de « *droit pénal international de la mer* »[775].

En effet, il est notable que la mer se voit de plus en plus couverte par des normes internationales au caractère répressif marqué. C'est le cas des conventions relatives au trafic de stupéfiants, de migrants, d'armes de destruction massive, mais également de terrorisme maritime. Elles contribuent à compenser l'imprécision léguée à la CNUDM quant au caractère licite ou illicite des activités réalisées en mer par l'instauration de normes de comportement. Elles définissent avec une précision grandissante les éléments de définition de l'infraction que les États parties s'engagent à traduire dans l'ordre juridique interne. Au fil du temps, un nombre croissant de menaces à la sûreté maritime ont fait l'objet d'une incrimination établie par des normes de droit pénal international. À mesure que ces conventions ont été adoptées, un corps de règles dédié aux actes criminels et délictueux commis en mer commence à se mettre en place.

Néanmoins, les règles relatives à l'intervention dans l'espace demeurent principalement régies par les dispositions de la CNUDM. Certes, les différentes conventions répressives cherchent à élargir les possibilités d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon dans le but de faciliter l'action menée à l'encontre des navires étrangers suspectés de se livrer à des actes illicites transnationaux. Cependant, tous ces textes accordent un soin tout particulier à ne pas trahir les préceptes de cette « *constitution pour les océans* ». Toute faculté nouvelle d'interférer à l'exclusivité de l'État du pavillon reste subordonnée à l'assentiment préalable de ce dernier. Aucune dérogation nouvelle n'est consentie, il ne s'agit que d'aménagements à cette règle. Aussi, il est important de préciser que ces conventions répressives ne remettent pas en cause les règles d'utilisation de l'espace telles qu'initiées par la CNUDM.

La communauté internationale semble donc s'être saisie du problème incarné par une criminalité qui ne se limite plus aux simples frontières terrestres des États. À ce titre, elle fait preuve d'une capacité réactive appropriée, en ce sens qu'elle ajuste les normes internationales

[775] F. ODIER, « Pour un droit pénal international de la mer », *ADMer*, T. 14, 2009, p. 389.

à l'évolution permanente de ces actes criminels et délictueux. Il est d'autant plus remarquable que cette évolution ne se fait pas au détriment des principes relatifs à l'utilisation de l'espace.

Seconde Partie – La transformation de la lutte contre les activités illicites en mer

222. La capacité des États à contrôler les activités réalisées en mer et réprimer les agissements illicites se situe à l'embouchure de différents fleuves conventionnels qui s'entrecroisent. Dans cette perspective, la CNUDM joue le rôle de point de confluence. À travers les principes forts qu'elle promeut, tels que la liberté des mers, elle enserre et structure le déroulement de l'action étatique sur les espaces maritimes. Les conventions répressives apparaissent, elles, comme un ensemble d'affluents venant étayer les prérogatives étatiques en mer. L'articulation entre ces deux corps de règles constitue le socle sur lequel s'appuient les États pour lutter contre les activités illicites qui font rage en mer. À cet égard, il est important de préciser que les principes portés par la CNUDM, même réaménagés par des conventions répressives, occupent une place centrale au sein de cet entrelacs normatif. Cette stabilité des « *notions essentielles* » du droit, jadis évoquée par Ripert[776] est fondamentale. Elle s'explique du fait que les principes codifiés par la CNUDM sont indispensables à l'équilibre entre les États en mer. Ils contrecarrent les velléités expansives autant qu'ils préservent des atteintes injustifiées à la souveraineté étatique. Les principes de la CNUDM sont ici représentés comme « *une force de conservation* », nécessaire aux besoins de la société internationale[777].

Cette permanence des règles d'utilisation de la mer n'est pourtant pas synonyme d'inertie. Face à des actes aussi versatiles que sont les menaces à la sûreté maritime, la mise en œuvre de mesures concrètes et pragmatiques est nécessaire pour satisfaire à une action efficace. Dès lors, la pratique des États et celle des organes internationaux est amenée à réadapter, réajuster, voire déroger au cadre international existant. Confrontés à des menaces tangibles, ces sujets du droit international cherchent à se doter d'une flexibilité normative renforcée, afin de concilier les règles internationales avec les impératifs opérationnels. Cette pratique conduit à dépasser le cadre instauré par les dispositions conventionnelles en vigueur pour répondre aux exigences concrètes que le terrain impose (**Titre 1**).

[776] G. RIPERT, « Le bilan d'un demi siècle de vie juridique », *D.*, 1950, p. 1.
[777] M. BOURQUIN, « Stabilité et mouvement dans l'ordre juridique international », *RCADI*, vol. 64, 1938, p. 352 : « *Le droit apparaît essentiellement comme une force de conservation. Il répond à un besoin d'ordre et de stabilité* ».

Au fil des différentes conventions internationales et des pratiques successives, les possibilités offertes aux États pour intervenir contre les navires suspectés de se livrer à des actes illicites se sont étendues. Toutefois, rares sont les dispositions qui évoquent la manière dont doivent être traités les individus interpellés en mer. C'est dans ce contexte que les juridictions internationales sont venues consacrer un ensemble de garanties au bénéfice des personnes privées, que les États sont tenus de respecter dans le cadre des opérations menées en mer (**Titre 2**).

Titre I – Une appréhension nouvelle de l'espace et des activités par la pratique

Titre II – La protection des droits fondamentaux par les juridictions internationales

Titre I – Une appréhension nouvelle de l'espace et des activités par la pratique

223. Dans une première acception, la pratique s'entendre comme la partenaire de route du droit international. Elle l'accompagne dans sa mise en œuvre et poursuit sa réalisation effective. À ce titre, il est opportun de relever l'importance de la pratique en droit international. En effet, cet ordre ne dispose d'aucun législateur unique qui régente l'action de la communauté des États dans son entièreté. Ainsi, la pratique des sujets de droit international reste essentielle, car elle participe au développement et au façonnage des normes applicables à l'échelle internationale. C'est ce que relève la professeure Boisson de Chazournes, selon laquelle « *le processus de formation du droit international est décentralisé, en dans une grande mesure spontanée. De ce fait on comprend mieux pourquoi le système du droit international public repose de façon matricielle sur la pratique des États ainsi que sur celle d'autres sujets et acteurs du droit international* »[778]. L'exemple du droit de la mer est tout à fait parlant pour illustrer l'importance accordée à la pratique. Cette branche du droit international s'est constituée essentiellement à travers la pratique des États, et peut être considérée comme son laboratoire d'expérimentation le plus manifeste. Par exemple, les règles relatives à l'utilisation des océans par les États se sont, à l'origine, forgées autour de considérations d'ordre pratique. Hugo de Groot s'est présenté en tant que zélateur de la liberté des mers, non pour militer en faveur d'un idéal philosophique transcendantal, mais parce qu'il soutenait une position résolument fonctionnelle et défendait des intérêts pragmatiques et économiques qui allaient dans le sens du *Mare Liberum*. En dépit de son rôle primordial qui lui est accordé, la pratique reste délicate à saisir juridiquement. Le professeur Goralczyk se risque à une définition en l'appréciant comme « *la conduite, dans les relations internationales, des organes des sujets du droit international, imputable à ces sujets* »[779]. Ce

[778] L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève, 2003, éd. Pedone, Paris, 2004, p. 13-14.

[779] W. GORALCZYK, « Rapport général », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 538. Voir ég J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit.,* p. 860, entrée « *pratique* » : « *La manière habituelle d'agir, de procéder ou de décider d'un État ou d'une organisation internationale ; le comportement habituel d'un organe* ». Voir ég. L. FERRARI BRAVO, « Méthodes de recherche de la coutume internationale dans la pratique des États », *RCADI*, vol. 192, 1985, p. 261 : « *Par pratique des États nous entendons, au cours de la présente recherche, tout comportement d'un État qui soit révélateur d'une attitude consciente de celui-ci vis-à-vis d'une règle de droit international ou d'une situation juridique internationale* ».

qui est entendu ici comme sujet du droit international ne se limite pas qu'à l'action des États, mais inclut de même manière les organisations internationales, dont le rôle tend à s'accroître[780].

Cette pratique occupe une place essentielle dans la lutte contre les activités illicites perpétrées en mer, même si elle n'a pas la même visée selon le sujet du droit à son origine. En ce qui concerne les États, la pratique vise à opérer un dépassement du corpus normatif en vigueur en vue de le rendre plus en adéquation avec la réalité du terrain (**Chapitre 1**). La pratique émanant des organisations internationales, et en particulier celle d'organes comme le Conseil de sécurité, a pour finalité de s'adapter aux déficits et manquements de certains États (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 – La créativité de la pratique étatique

Chapitre 2 – La réactivité de la pratique des organisations internationales

[780] M. BOSSUYT, « Rapport belge », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 553.

Chapitre 1 – La créativité de la pratique étatique

224. Dans son aspect général, la pratique étatique se caractérise par son polymorphisme et sa protéiformité marquée[781]. Toutefois, en ce qui concerne de façon spécifique les actions menées contre les actes illicites qui sévissent en mer, elle se présente sous deux angles principaux. D'un côté, elle cherche à s'immiscer au sein des règles propres à l'espace maritime. En effet, il est opportun de relever que sur le plan opérationnel, tant l'exclusivité de l'État du pavillon que le monopole reconnu à l'autorité riveraine pour connaître des actes accomplis à proximité de ses côtes peuvent se présenter comme autant d'entraves au rendement des opérations menées en mer. Pour se défaire de ces obstacles, la pratique étatique s'attache à réadapter les règles de la délimitation spatiale des compétences instaurées par la CNUDM, afin de les rendre plus en adéquation avec les impératifs opérationnels visés (**Section 1**). De l'autre, la pratique étatique joue également un rôle pour se saisir des activités réalisées en mer et participer à leur prohibition à l'échelle internationale. Ici, il ne s'agit pas uniquement de réadapter les règles existantes, mais bel et bien d'initier le développement de nouvelles normes. La pratique intervient ici en amont du processus d'anathématisation à l'échelle internationale, d'une activité considérée jusqu'alors comme licite, et initie son basculement dans le champ de l'illicite (**Section 2**).

Section 1 – Dans son rapport à l'espace maritime

225. La CNUDM poursuit une application universelle, elle a pour finalité d'être appliquée de façon uniforme par l'ensemble des États. Néanmoins, cette universalité peut s'avérer problématique pour se défaire d'une criminalité internationale versatile, laquelle sait s'adapter aux failles des instruments internationaux. En ce sens, les principes codifiés dans la Convention de 1982 peuvent paraître inadaptés pour permettre une action réellement efficace contre certains actes illicites transnationaux dans certaines parties du globe. C'est là que survient la pratique, qui entend diluer un soupçon de particularisme dans ce corps de règles générales. Elle se saisit des difficultés concrètes qui se posent sur le terrain et tente de

[781] L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », *op. cit.,* p. 15. Voir ég. P. HAGGENMACHER, « La pratique chez les fondateurs du droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international,* Colloque de Genève, 2003, éd. Pedone, Paris, 2004, p. 49 : « *si la pratique peut nous apparaître comme une référence homogène, comme une véritable catégorie juridique (…) elle n'en est pas moins multiple et diffuse. Selon le domaine considéré, elle prend des visages divers* ».

réadapter les dispositions conventionnelles en vigueur afin de les rendre plus opérantes sur le plan opérationnel. Pour ce faire, les États ont développé certaines manières de faire en vue d'aménager l'exercice de la souveraineté côtière dans les eaux soumises à juridiction côtière (**Paragraphe 1**). De même, la pratique cherche à modeler la règle de l'exclusivité de l'autorité pavillonnaire afin de faciliter l'intervention contre les navires étrangers présents dans les espaces internationaux (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Une réadaptation de la souveraineté côtière

226. Dans les eaux territoriales, l'entité côtière bénéficie de prérogatives qui lui sont propres et exclusives. Elle est la seule à pouvoir s'interposer contre un navire qui constitue une menace pour sa paix, sa sécurité et son bon ordre. Toutefois, ce monopole côtier, excluant toute intervention extérieure, peut connaître des aménagements sur le plan opérationnel, afin de reconnaître à un État tiers la faculté d'opérer dans les eaux territoriales d'un autre État (A) et de continuer une poursuite déjà entamée (B).

A. Les blocages résultants de l'approche zonale

227. L'État côtier est seul compétent pour mener une action contre un navire suspect présent dans ses eaux sous souveraineté. Toutefois, cette exclusivité fait naître des difficultés sur le plan opérationnel (1) incitant certains États à consentir à ce qu'une intervention puisse être menée par un tiers au sein de leur mer territoriale (2).

1) Des obstacles à l'intervention

228. **Un champ d'intervention fragmenté**. Le monopole de compétence de l'État côtier sur sa mer territoriale découle de la souveraineté dont il jouit sur cet espace[782]. Par conséquent, lui seul peut intervenir contre les comportements prohibés qui sont menées dans ce pan de mer. Tout État tiers souhaitant se substituer à lui sans son accord préalable violerait violer l'intégrité territoriale de cet État côtier. Si la reconnaissance de ce principe est indispensable à la paix entre les États, ce modèle d'exclusivité souffre de limites tangibles. Ce

[782] Article 2 de la CNUDM. Voir Ég. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit.,* p. 85 : « *There is no doubt that territorial sea is under the territorial sovereignty of the coastal State. As explained earlier, territorial sovereignty in international law is characterised by completeness and exclusiveness. Accordingly, the coastal State can exercise complete legislative and enforcement jurisdiction over all matters and all people in an exclusive manner* ».

constat procède entre autres de la spécificité de la criminalité maritime dans certaines parties du monde, et de l'absence de moyens d'intervention à disposition de plusieurs entités riveraines. L'exemple cité par Alexandra Bellayer-Roille pour la mer des Caraïbes est à ce titre particulièrement significatif. Elle relève que « *la Caraïbe, espace maritime d'environ 3 millions de km², se caractérise également par la présence d'un chapelet de micro-États insulaires d'importance variable (…) il en résulte un émiettement de la zone en trente-huit espaces maritimes distincts et, par conséquent, une juxtaposition de souverainetés, très largement exploitées par des trafiquants* »[783]. Cette superposition de zones soumises à la souveraineté d'un État conduit à ce que les auteurs d'actes prohibés bénéficient d'autant de juridictions refuges potentielles, et peuvent ainsi s'extraire de toute tentative d'intervention à leurs encontre. De surcroît, les évolutions techniques et technologiques à bord des navires, et en particulier ceux de type « *go-fast* » y rendent encore plus délicate l'intervention[784]. Aussi, que ce soit en matière de lutte contre le trafic de migrants, de stupéfiants,[785] ou d'actes de piraterie[786], la vitesse des navires et l'éparpillement des zones souveraines rendent complexe l'action menée contre les navires interlopes. Dès lors, les malfaiteurs se parent des règles d'utilisation des espaces maritimes comme moyens d'éviter toute arrestation. Les dispositions de la CNUDM apparaissent alors comme une limite au bon déroulement des opérations de police en mer. Se manifeste alors un contraste entre la volonté de maintenir le socle des règles relatives à l'espace et la satisfaction d'une action efficace contre les comportements prohibés qui s'y déroulent.

229. La voie bilatérale comme palliatif. La réalité juridique peut parfois se confronter avec celle que la réalité du terrain impose, notamment lorsque les règles de droit sont détournées pour servir de remparts aux auteurs d'actes prohibés en mer. C'est pourquoi la

[783] A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *op. cit.,* p. 356. Voir ég. M. J. WILLIAMS, « Bilateral Maritime agreements enhancing international cooperation in the suppression of illicit maritime narcotics trafficking », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, *Oceans policy : new institutions, challenges, and opportunities*, Colloque de Montego Bay, 1998, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 180.

[784] J. L. VELUT, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : de l'évolution de la norme juridique jusqu'à l'action en mer », *DMF,* 2011, p.520. Voir ég. F. MARTINEAU & A. GARCIA, « Défense et sécurité – narcotrafic », *ADMer,* 2007, p. 739. Ég. A. BELLAYER-ROILLE, « Vers un rôle accru de l'Union européenne dans la lutte contre les trafics illicites en mer ? : exemples des trafics de migrants et de stupéfiants », in A. CUDENNEC & G. GUEGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer : vers une politique maritime de l'Union européenne*, Actes du Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 288.

[785] J. E. NOYES, « The territorial sea and contiguous zone », *op. cit.,* p 101.

[786] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law, op. cit.,* p. 700 « *In areas that have national waters close to proximity to other nations, fleeing pirate vessels can escape into the territorial sea of a neighboring state and avoid capture* ». Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 67.

pratique étatique est essentielle pour lutter contre les menaces à la sûreté maritime, puisqu'elle intègre une dimension pragmatique à un corpus normatif à visée plus générale. Ce faisant, elle permet à la fois d'accompagner les dispositions de la CNUDM dans sa mise en œuvre, mais aussi de l'ajuster face à des situations nouvelles : c'est une pratique dite « *enrichissante* »[787]. En matière de lutte contre les activités illicites en mer, la pratique étatique se traduit principalement par la conclusion d'accords bilatéraux de coopération. Cette possibilité est expressément prévue par les différentes conventions répressives, qui encouragent les États à adopter des accords entre eux pour « *renforcer l'efficacité* » des dispositions conventionnelles[788]. Si cette dernière expression se montre assez nébuleuse de prime abord, elle traduit en réalité une volonté de ne pas se limiter à une incitation à la coopération purement incantatoire, mais bel et bien de s'intéresser à sa mise en œuvre concrète. En d'autres termes, il s'agit de parvenir à « *la nécessaire adéquation du droit au fait* » comme le relève très justement la professeure Chemillier-Gendreau[789]. Dans cette optique, la voie bilatérale se profile comme particulièrement indiquée[790]. Les États intéressés peuvent établir directement entre eux les modalités de coopération et modeler leurs droits et obligations réciproques en fonction de la spécificité des difficultés qu'ils rencontrent. Ils peuvent donc établir les procédures d'intervention et délimiter le champ géographique de l'intervention avec une plus grande précision que dans un cadre multilatéral, par nature plus large. En somme, la conclusion d'accords bilatéraux résulte d'une approche essentiellement pragmatique. Elle prend acte des obstacles auxquels sont confrontés les agents nationaux

[787] L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », *op. cit.,* p. 23-26 : « *D'une part, il y a la consonance « interprétative» et « qualificatrice » de la pratique et, d'autre part, la consonance «enrichissante» de la pratique. L'une des fonctions majeures de la pratique est de qualifier ou d'interpréter la règle juridique. En d'autres termes, la pratique peut permettre ex post de clarifier le contenu juridique d'une règle floue, rédigée en des termes trop généraux, ou encore d'une règle qui demande à être adaptée à des circonstances nouvelles (…)Pour ce qui est de la consonance « enrichissante » de la pratique, elle a trait à l'action normative de la pratique se greffant sur une norme existante et la dépassant. Ici la pratique s'appuie sur «une norme existante, l'interprète, l'enrichit, et participe ainsi à son développement coutumier* ». Voir ég. J. CHARPENTIER, « Rapport français », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 573.

[788] Article 17 § 9 de la Convention de Vienne de 1988, article 17 Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 8 § 2 du Protocole SUA 2005 à la Convention qui ajoute un article 8*bis* § 13.

[789] M. CHEMILLIER-GENDREAU, « À propos de l'effectivité en droit international », *RDBI*, 1975, p. 38. Voir ég. Y. LEROY, « La notion d'effectivité du droit », *op. cit.,* p. 715. Voir ég. P. AMSELEK, *Perspectives critiques d'une réflexion épistémologique sur la théorie du droit*, éd. LGDJ, 1964, p. 340.

[790] O. SCHACHTER, « The nature and process of legal development in international society », in R. S. J. MacDONALD & D. M. JOHNSTON, *The structure and process of international law*, éd. Brill, 1986, p. 782 : « *The bilateral treaties the in the aggregate create rules and patterns of conduct in particular subjects. Though more similar to contracts than statutory law in form such treaties are often standardized and therefore establish similar rights and obligation*». Voir ég. P. J. J. VAN DER KRUIT, *Maritime drug interdiction in international law*, Thèse, Université de Utrecht, 2007, p. 171.

chargés de l'intervention, et tente de s'en extraire en cherchant à élargir les possibilités d'action sur l'espace maritime.

2) Une intervention consentie

230. Une concession de l'État côtier. Afin de se défaire des difficultés rencontrées dans certaines zones géographiques, les États-Unis a initié la conclusion d'un réseau d'accords bilatéraux intitulés « *entry to investigate* »[791]. Essentiellement mis en œuvre afin de lutter contre le narcotrafic dans les eaux caribéennes, mais aussi conclus pour lutter contre le trafic de migrants, ces accords reposent sur une concession de l'État côtier afin d'autoriser les agents de l'autre État partie à pénétrer dans ses eaux territoriales afin de faire cesser une activité prohibée[792]. Il s'agit en quelque sorte d'un accord qui cherche à « *ouvrir la mer* » à un tiers, c'est-à-dire à lui donner la capacité d'intervenir dans un espace soumis à la souveraineté territoriale de l'État côtier. Bien que chacun de ces arrangements dispose de ses spécificités propres, certaines procédures communes ressortent. Certains accords circonscrivent l'intervention de l'État tiers dans les eaux territoriales de l'autre partie à la réception de l'imprimatur de l'État côtier. Une autre procédure, plus souple, permet à une autorité de se départir de toute validation préalable de son action par l'autorité riveraine. Cette situation est néanmoins limitée aux seuls cas dans lesquels il n'existe aucun navire de l'État côtier à proximité, sous réserve que l'autorité intervenante notifie sa présence dans la mer territoriale. Concernant cette dernière procédure, il est important de relever que, l'intervention – dans les eaux territoriales – d'une partie autre que l'État côtier contre le navire d'un État tiers ne peut être fondée sur les dispositions de l'accord bilatéral. En effet, comme le relève Efthymios Papastavridis, un traité ne peut créer ni droits ni obligations à l'encontre d'un État tiers sans son consentement. C'est la règle « *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* »[793]. Dès lors, une telle

---

[791] Accords contenant une disposition « entry to investigate » : Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Antigua and Barbuda concerning maritime counter-drug operations, signed at ST. John's, April 19, 1995. Entered into force April 19, 1995. Ég. Barbados, June 25, 1997. Entered into force October 11, 1998. Ég. Dominica, April 19, 1995. Entered into force April 19, 1995. Ég. Dominican Republic March 23, 1995. Entered into force March 23, 1995. Ég. Grenada, May, 16, 1995. Entered into force May 16, 1995. Ég. Haiti, October 17, 1997. Entered into force September 5, 2002. Ég. Jamaica, February 6, 2004. Entered into force February 6, 2004. Ég. ST. Kitts and Nevis, April 13, 1995. Entered into force April 13, 1995. Ég. ST. Lucia, April 20, 1995. Entered into force April 20, 1995. Ég. ST. Vincent and the Grenadines, June 4, 1995. Entered into force June 4, 1995. Ég. Trinidad and Tobago, March 4, 1996. Entered into force March 4, 1996.

[792] I. GRIFFITH, *The political economy of drugs in the Caribbean*, éd. Springer, 2000, p. 232 : « *Entry to investigate grants (…) permission to a US law enforcement vessel to enter the nation's territorial seas in order to investigate a suspicious vessel* ».

[793] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit.,* p. 232.

intervention doit être fondée non sur l'accord bilatéral, mais sur les dispositions de la CNUDM[794] et en particulier son article 27 § 1 d)[795]. Il s'agit, en somme, d'une compétence parallèle acquise par l'autorité intervenante et découlant de la compétence territoriale de l'État côtier[796]. Dans tous les cas, il est clair que le navire saisi ne pourra sérieusement alléguer d'une violation de ses droits de navigation compte tenu de la violation par ce dernier des règles relatives au passage inoffensif. Concernant la nature des mesures réalisables, celles-ci peuvent inclure l'arrêt du navire et sa fouille. Ainsi, l'autorité intervenante peut se suppléer à l'État côtier dans le déploiement de sa compétence dans sa mer territoriale.

231. Un mode d'intervention critiqué. La conclusion d'accords « *entry to investigate* » est âprement critiquée par une partie de la doctrine. Celle-ci dénonce en particulier l'affaiblissement de la souveraineté territoriale des États côtiers[797]. Le renoncement partiel de l'État côtier à son privilège territorial peut interpeller quant au respect de certains principes cardinaux du droit international, tel que l'exclusivité de sa compétence dans cet espace ou encore le principe de non-ingérence dans les affaires intérieures des États[798]. Cette critique peut malgré tout être atténuée en apportant certaines précisions sur le contenu même de ces accords. D'abord, les États parties aux accords bilatéraux accordent un soin tout particulier à ne pas voir s'éroder une part trop importante de leur souveraineté. D'ailleurs, les accords précisent bien que les actes entrepris par un État tiers au sein de leur mer territoriale le sont « *par, ou sous le contrôle d'un agent de cet État* »[799]. L'intervention est réalisée sous contrôle

[794] *Ibid.* p. 232 : « *Hence, the USCG could not invoke the terms of this agreement as such in order to board third states' vessels; rather it should base its relevant it should base its relevant obligation for the third state would rather be the relevant provision of the LOSC and the corresponding customary rule, rather than the US-barbados agreement* ».

[795] *Cf. supra*, n°70.

[796] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea, op. cit.,* p. 94 : « *Entry does not concern flag-state jurisdiction, but rather the vesting of a parallel jurisdiction in a foreign state by the territorial sovereign (which retains primary jurisdiction). Reliance on coastal state jurisdiction clearly dispenses with any need for flag-state autorisation* ».

[797] L. LEWIS, *Caribbean sovereignty, development and democracy in an age of globalization*, éd. Routledge, 2013, p. 74. Voir ég. H. WATSON, « The shiprider solution and post-cold war imperialism : beyond ontologies of State sovereignty in the Caribbean », in C. BARROW-GILES & D. MARSHALL, *Living at the borderlines : issues in Caribbean sovereignty and development*, éd. Ian Randle Publishers, 2003, p. 227. Voir ég. H. W. HENKE, « Drugs in the Caribbean : The 'Shiprider'Controversy and the Question of Sovereignty », *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, N°64, 1998, p. 27.

[798] V. BORÉ-EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États? », *op. cit.,* p. 68.

[799] Par exemple : Article 5 § 1 Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Barbados concerning cooperation in the suppressing illicit maritime drug trafficking, signed at Bridgetown June 25, 1997. Entered into force October 11, 1998 : « *Operations to suppress illicit traffic in or over the waters within which a Party exercises sovereignty shall be carried out by, or under the direction of, the law enforcement authorities of that Party* ».

de l'État côtier. Ensuite, il faut ajouter que cet assentiment à l'intervention n'est pas automatique. Bien au contraire, comme le confesse le Rear Admiral Crowley, les dispositions de ces accords « *ne permettent pas un contrôle routinier et aléatoire dans les eaux de l'État côtier* »[800]. La concession faite par l'État côtier est effectuée dans un contexte précis et nécessite par voie de conséquence une raison valable d'intervenir. C'est d'ailleurs pourquoi ces accords précisent que l'État intervenant doit justifier d'éléments de suspicions suffisants (« *reasonnable grounds* ») à l'encontre du navire suspect pour initier l'intervention. Il faut ajouter que l'action de l'État intervenant reste encadrée par la règle du passage inoffensif[801]. Une autre critique récurrente adressée de ce type d'accords est son absence, pour le moins partiel, de réciprocité[802]. Une partie de la doctrine considère qu'il s'agit d'accords léonins, et que cette asymétrie est particulièrement perceptible en ce qui concerne les responsabilités pesant sur chacune des parties. En effet, ces accords prévoient que l'État côtier est responsable pour les mesures entreprises dans ses eaux territoriales, même lorsqu'il n'exerce qu'un contrôle limité sur les actions initiées par l'autre État partie[803]. Ce défaut d'équivalence entre les parties explique pourquoi ce type d'accord reste essentiellement limité à l'action américaine dans une zone limitrophe de son territoire. Il reste que cette pratique cherche à surmonter un obstacle juridique par le développement d'outils normatifs empreints de pragmatisme.

B. Un droit de poursuite revisité

232. Le droit de poursuite est un mécanisme juridique particulièrement pertinent pour étendre la capacité d'action d'un État hors des espaces sur lesquels il exerce sa souveraineté. L'exercice de cette prérogative est néanmoins soumis à une procédure précise, qui est susceptible de nuire à son efficacité (1). La pratique étatique vise alors non seulement à

[800] J. E. CROWLEY Jr., « U.S. Maritime law enforcement practices », in in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, K. C. FU, *Recent developments in the law of the sea and China*, Colloque de Xiamen, 2005, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 259 : « *The pursuit and entry to investigate provisions authorizes U. S. law enforcement vessels, under very limited circumstances, to enter coastal State waters (…) These provision do not permit routine or random patrolling in coastal State waters or airspace* ».

[801] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 224 : « *Hence, the interfering State may lawfully interfere with the navigation of foreign vessel if it observes the limitations imposed on the exercise of jurisdiction in the territorial sea by the Law of the Sea Convention. Thus, the interfering state needs to abide by the right of innocent passage* ».

[802] J. E. KRAMEK, « Bilateral maritime counter-drug and immigrant interdiction agreements : is this the world of the future? », *UMIALR*, Vol. 31, n°1, 2000, p. 140. Voir ég. V. BORÉ-EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États? », *op. cit.,* p. 68.

[803] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 225 : « *Hence, only coastal state will be liable for enforcement action under the entry-to-investigate. By this stipulation, the coastal State takes over responsibility for conduct over which it has little, if any control* ».

surmonter ces défaillances opérationnelles, mais également à renouveler ce dispositif d'intervention dans le but de le rendre plus performant (2).

1) Les défaillances opérationnelles du droit de poursuite

233. Une restriction à la poursuite. L'exercice du droit de poursuite permet à un État côtier d'étendre sa capacité d'action hors de ses eaux sous souveraineté, lorsqu'un navire tente de se soustraire à son contrôle[804]. Néanmoins, certains navires cauteleux peuvent prendre une autre direction que celle de la haute mer et se diriger vers la mer territoriale d'un État frontalier pour trouver refuge. À l'instar des accords « *entry to investigate* », l'action d'un État contre les auteurs d'actes illicites se heurte à l'exclusivité de la compétence de l'État côtier. Cette situation est expressément prévue par la CNUDM, qui précise que le poursuivant doit immédiatement mettre fin aux poursuites lorsqu'il pénètre dans la mer territoriale d'un autre État[805]. Les questionnements quant à la possibilité de continuer ou non la poursuite dans les eaux sous souveraineté d'un autre État ne sont pas récents. Déjà en 1932, lors de l'élaboration du document « *Harvard draft* » dédié à la piraterie[806], les éminents juristes réunis avaient envisagé, mais sous un angle différent puisqu'il s'agissait alors d'apprécier l'opportunité d'introduire un droit de poursuite dit « *inversé* » dans le but de permettre l'arraisonnement du navire[807]. En quelques mots, il s'agit d'une poursuite entamée depuis la haute mer vers un espace maritime régi par un État côtier. Dans cette hypothèse, l'État côtier garde la priorité pour juger les auteurs de l'acte prohibé. S'il refusait, l'État intervenant peut se substituer à lui et présenter les individus interpellés à un juge, alors même qu'il se trouve dans les eaux territoriales d'un État tiers[808]. Cette proposition n'a cependant pas été retenue. Le respect de l'intégrité territoriale constitue un enjeu trop important pour de nombreux États, même si cela peut contrevenir à une lutte efficace contre les actes criminels et délictueux perpétrés en mer.

234. Un mécanisme d'intervention en désuétude. Les incertitudes qui entourent le droit de poursuite résultent en outre de l'opacité des dispositions régissant son exercice. En effet,

---

[804] *Cf. supra*, n°77.

[805] Article 111 § 3 de la CNUDM : « *Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État* ».

[806] Harvard Law School Research in International Law, « Draft convention on piracy », *AJIL*, vol. 26, 1932, p. 739.

[807] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 67. Voir ég. M. Z. KULYK, « Piracy, hijacking, and armed robbery against ships », *op. cit.,* p. 396.

[808] A. P. RUBIN, « Piracy », in J. P. GRANT & J. CRAIG BARKER, *The Harvard research in international law : contemporary analysis and appraisal*, éd. W. S. HEIN & Company, 2007, p. 229.

ces dernières sont - dans leurs grandes lignes - une reprise de celles contenues dans l'article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958. À ce titre, l'article 111 § 4 prévoit expressément que « *la poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant de le percevoir* ». Compte tenu des évolutions technologiques actuelles, ces critères semblent aujourd'hui en voie de désuétude[809]. En effet, les cas récents de déploiement du droit de poursuite montrent que les signaux radio sont de plus en plus utilisés par les forces d'intervention[810], sans que le poursuivant et le poursuivi soient en contact visuel direct. De fait, le formalisme des dispositions de la CNUDM sur le déclenchement de la poursuite ne se présente plus comme étant réellement en phase avec la réalité de la navigation et des opérations de police contemporaines[811]. L'emprise technologique croissante conduit alors à envisager le déclin inéluctable du droit de poursuite. Pour faire face à ces difficultés et assurer la pérennité d'un mécanisme d'intervention pertinent dans sa philosophie, la doctrine prône une approche fonctionnelle de la poursuite[812]. Il ne s'agit pas ici de refondre substantiellement ce mécanisme, mais bien de l'adapter à la réalité actuelle, et en particulier aux progrès technologiques contemporains. Animée par un pragmatisme opérationnel patent, cette approche s'est traduite par le développement de certains accords entre États.

[809] C. H. ALLEN, « Doctrine of hot pursuit : a functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices », *ODIL*, vol. 20, 1989, p. 324 : « *The traditional notion that continuous visual observation is the only reliable means to maintain contact with a fleeing vessel during pursuit is obsolete* ». Voir ég. P. A. VAILLANCOURT, « Hot pursuit : moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier? », *RQDI*, vol. 27, 2014, p. 159 : « *Il est évident qu'advenant la stagnation du droit de poursuite dans un monde qui évolue de plus en plus rapidement, son rôle sera appelé à diminuer, possiblement au profit de nouvelles façons d'intervenir. Toutefois, comme le droit de la mer est un corps en constante évolution, le droit de poursuite se doit de suivre le mouvement sans quoi il sera voué à disparaître* ».

[810] TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* prompte mainlevée, affaire n°11, arrêt du 23 décembre 2002, para. 9. Voir ég. R. BAIRD, « Illegal, unreported and unregulated fishing, an analysis of the legal, economic and historical factors relevant to its development and persistence », *MJIL*, vol. 5, 2004, p. 229 : « *During submissions in the Volga Case, evidence was produced to support the fact that a radio broadcast was made to the Volga by an Australian military helicopter, despatched from HMAS Canberra. Similarly, the crew on board the South Tomi was contacted via phone and radio* ».

[811] C. RAHMAN, « Use of technology in maritime surveillance and enforcement », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 374 : « *Thus, despite the growing important of technology applications both in regulation and enforcement, the extent to which technology can be utilized for enforcement purposes is still limited in certain circumstances by relatively narrow LOSC interprÉtation based on a decades-old technological context* ».

[812] C. H. ALLEN, « Doctrine of hot pursuit : a functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices », *op. cit.,* p. 325 : « *Functional procedural standards governing hot pursuit, designated to safeguard common policy interests, would enable coastal states to incorporate the new technologies were doing so would not jeopardize high seas freedoms* ».

2) Une actualisation des mécanismes d'intervention

235. Une extension du périmètre de la poursuite. À l'instar des « *entry to investigate* », les États ont conclu de nombreux accords bilatéraux pour permettre la continuité du droit de poursuite. Ces accords dits de « *hot pursuit* » revêtent différentes formes, mais ont pour point commun de constituer une base juridique sur laquelle l'autorité poursuivante se voit accorder la possibilité d'étendre son périmètre d'intervention jusqu'à la mer territoriale d'un autre État partie. Ce type d'accords se trouve nettement plus utilisé que ceux précédemment évoqués, et vise un nombre d'actes criminels et délictueux bien plus étendus. Ils sont employés dans la lutte contre le trafic de stupéfiants et de migrants[813], ainsi que dans la lutte contre les pêches illicites[814]. Certains États ont aussi envisagé la possibilité d'en conclure pour lutter contre les actes de piraterie maritime[815]. Toutefois, les dispositions de ces accords diffèrent radicalement s'agissant de l'étendue des mesures à réaliser à l'encontre des navires poursuivis. Les accords américains autorisent clairement l'autorité poursuivante à exercer sa compétence d'exécution dans les eaux territoriales de l'autre État partie[816]. Les mêmes critiques que celles émises à l'encontre des accords « *entry to investigate* » sont ici renouvelables, compte tenu de la grande marge de manœuvre attribuée aux autorités américaines. Néanmoins, d'autres accords tels que celui conclu entre la France et l'Australie en matière de coopération contre la pêche illicite sont différents et plus nuancés. Cet accord prévoit la possibilité pour les États parties de continuer la poursuite dans les eaux territoriales de l'autre partie, mais en réservant

[813] Agreement between the government of the United States of America and the Government of the commonwealth of the Bahamas concerning cooperation in maritime law enforcement, signed at Nassau, June 29, 2004. Entered in force June 29, 2004. Ég. Agreement between the government of the United States of America and the Government of the Dominican Republic concerning cooperation in maritime migration law enforcement, signed at Washington May 20, 2003. Entered in force May 20, 2003.

[814] Traité entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Australie relatif à la coopération dans les zones maritimes adjacentes aux Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), à l'île Heard et aux îles McDonald (ensemble trois annexes), signé à Canberra le 24 novembre 2003. Décret portant publication n°2005-1076 du 23 août 2005, J. O. 1er septembre 2005, p. 14166.

[815] S. BATEMAN, « Building good order at sea in southeast asia – The promise of international regimes », in J. SKOGAN &. K. K. CHONG GUAN, *Maritime security in southeast Asia*, Colloque de Oslo et Singapour, 2005, éd. Routledge, 2007, p 105 : « *However, in the context of pursuing a pirate or terrorist vessel, consideration has been given to the concept of « reverse » hot pursuit that would allow such a vessel to be pursued into the territorial sea of a coastal state. Malaysia is currently discussing the possibility of reverse hot pursuit agreements with Indonesia and the Philippines to allow their navies and coast guards to pursue pirates into each other's waters* ».

[816] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 111 : « *The bilateral drug agreements between the United States and its neighbours also allow for law enforcement officials to pursue a fleeing vessel into the territorial sea of a party and then stop, board, search, and, if evidence warrants, detain the vessel and its crew* ». Voir M. J. WILLIAMS, « Bilateral Maritime agreements enhancing international cooperation in the suppression of illicit maritime narcotics trafficking », *op. cit.,* p. 189.

l'exercice de la compétence d'exécution à l'État riverain[817]. Ce faisant, un compromis est réalisé entre le respect de l'intégrité territoriale et l'extension du droit de poursuite.

236. La modernisation d'un titre d'intervention. Non content d'étayer les modalités de mises en œuvre du droit de poursuite, la pratique étatique permet pareillement d'opérer une sorte d'aggiornamento de ce mécanisme. Un second accord conclu en 2007 entre la France et l'Australie, toujours dans le domaine de la coopération en matière de lutte contre les pêches illicites, est à ce titre particulièrement représentatif[818]. En son article 4, il apporte des précisions substantielles à la fois sur l'enclenchement de la poursuite et sur son déroulement. Il précise d'abord que l'État intervenant doit disposer « *de bonnes raisons de croire* » que le navire poursuivi a enfreint la législation de l'État partie en matière de pêche. Le choix de cette formulation en tant que succédané des « *sérieuses raisons* » de l'article 111 de la CNUDM est agrémenté de détails spécifiant que cette conviction peut s'acquérir soit par un contact visuel avec le navire suspect, soit par le recours à des « *moyens techniques raisonnablement fiables* ». De sus, l'exigence de la CNUDM de transmettre un signal « *donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir* » est ici supprimée. Le poursuivant doit simplement employer un « *signal clair pouvant être vu ou entendu par le navire de pêche* ». En ce qui concerne le déroulement même de la poursuite, l'accord ajoute qu'une poursuite est considérée comme ininterrompue lorsqu'un suivi du navire est effectué par contact visuel ou par un biais technologique fiable, tel que le radar par exemple. Enfin, l'accord instaure une nouveauté puisqu'il souligne que la poursuite peut être entreprise par l'une des parties et continuée par l'autre. S'il est classiquement admis que deux navires battant le même pavillon

[817] S. KAYE, « Enforcement cooperation in combating illegal and unauthorized fishing : an assessment of contemporary practice », *BJIL*, vol. 32, 2014, p. 327 : « *More controversially, the treaty also provided that one State could authorise vessels of the other to continue a hot pursuit through their territorial sea, providing no enforcement action took place within the territorial sea* ». Voir ég. R. BAIRD, « Arrests in a Cold Climate (Part 2)-Shaping Hot Pursuit through State Practice *», op. cit.,* p. 13 : « *Under the terms of the Treaty each State has prior authorisation to continue a hot pursuit through the territorial sea of the other State, provided the other party is informed and no physical law enforcement or other coercive action is taken against the vessel pursued whilst in territorial waters* ». Ég. R. WARNER, « Australia's maritime challenges and priorities : recent developments and future prospects », in J. HO & S. BATEMAN, *Maritime challenges and priorities in Asia : implications for regional security*, Colloque de Singapour, 2010, éd. Routledge, 2012, p. 262. Ég. E. J. MOLENAAR, « Multilateral hot pursuit and illegal fishing in the southern ocean : the pursuits of the Viarsa 1 and the South Tom », *op. cit.,* p. 33-35.

[818] Accord relatif à la coopération en matière d'application de la législation relative à la pêche dans les zones maritimes adjacentes aux Terres australes et antarctiques françaises, à l'île Heard et aux îles McDonald, signé à Paris le 8 janvier 2007. Loi d'autorisation d'approbation n° 2008-474 du 22 mai 2008, J.O. 23 mai 2008, p. 8 378.

peuvent se relayer dans l'exercice de la poursuite[819], la situation prévue par l'accord est novatrice, en ce que les deux poursuivants peuvent arborer un étendard différent (bien entendu, celui des parties à l'accord). Ce dernier mode de coopération, bien qu'intéressant dans son esprit coopératif, a été critiqué par la doctrine, laquelle relève notamment son manque de clarté quant aux mesures à prendre après l'intervention en mer et l'arrestation des personnes présentes à bord[820]. En dépit de cette critique ponctuelle, ces accords attestent d'une véritable volonté des États de mettre à jour le mécanisme de la poursuite. L'évolution des pratiques joue un grand rôle dans son maintien en tant que mécanisme d'intervention efficient. D'ailleurs, il faut souligner que la perspective d'une évolution du droit de poursuite semble gagner la conscience de la communauté internationale. C'est d'ailleurs en ce sens que paraît s'orienter le juge Anderson du TIDM dans son opinion individuelle rendue dans l'affaire *Saiga II*[821].

Paragraphe 2 : Un aménagement de la règle de l'exclusivité

237. La pratique ne se limite pas à réajuster le corps de règles de la CNUDM relatif à la compétence côtière avec les impératifs sécuritaires visés. Elle s'attache également à se défaire des obstacles inhérents à la règle de l'exclusivité pavillonnaire dans les espaces internationaux. Pour ce faire, les États ont recours à des mécanismes juridiques d'une certaine inventivité (A). Toutefois, si ces méthodes font preuve d'une apparente efficacité, leur utilisation reste sujette à précaution de crainte d'altérer le principe de liberté des mers (B).

---

[819] *Cf. supra*, n°83. Voir ég. M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, *op. cit.,* p. 905.

[820] W. GULLET & C. SCHOFIELD, « Pushing the limits of the law of the sea convention : Australian and French cooperation surveillance and enforcement in the Southern Ocean », *IJMCL*, vol. 22, n°4, 2007, p. 568 : « *For example, if an authorized French vessel in the French territorial sea "takes over" a hot pursuit commenced by an authorized Australian vessel within the Australian EEZ, France would not be able to compel the vessel to proceed to an Australian port. This is because coastal states may not exercise criminal jurisdiction over foreign vessels where the alleged crime occurred before the vessel entered the coastal state's maritime zones. In the scenario outlined, France would only be able to take action against the vessel if it was reasonably suspected of breaching French law with respect to its maritime zones of jurisdiction. It is unlikely the vessel would have had the opportunity to contravene French fisheries legislation and importantly, foreign vessels, including fishing vessels, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea* ». Voir ég. N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 112.

[821] Opinion individuelle de M. le juge D. ANDERSON, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, p. 139 : « *Même si le Tribunal avait en principe (et après avoir dûment examiné ce point) envisagé la possibilité d'accepter comme signal sonore un message radio émis à une distance de 40 milles ou plus, le signal qui aurait ainsi été donné par la vedette P328, selon les allégations de la Guinée, n'aurait pas pu être considéré comme un signal valable en l'absence de toute preuve* ». Voir ég. N. POÙLANTZAS, *The right of hot pursuit in international law, op. cit.,* p. IX : « *The right of hot pursuit, as one of the main instruments of enforcement measures by coastal states, has seen a new growth. Case of hot pursuit have drastically increased in recent years* ».

A. Le renouvellement des mécanismes d'intervention

238. La règle de l'exclusivité du pavillon n'est pas absolue. Tant la CNUDM que les conventions répressives y introduisent des exceptions et aménagements qui concèdent aux forces navales d'un État tiers la faculté d'interférer avec l'exclusivité pavillonnaire. La pratique étatique pousse plus loin ce cadre conventionnel (1), et introduit des mécanismes coopératifs novateurs (2).

1) Le consentement à l'intervention étendu

239. L'exclusivité comme blocage. La compétence exclusive de l'État du pavillon constitue un maillage essentiel de l'articulation des règles d'utilisation de l'espace maritime. Corollaire de la liberté des mers, elle favorise l'équilibre entre les différentes nations. Toutefois, l'esprit très libéral de cette règle se trouve affaibli dans sa mise en œuvre. L'exemple précédemment évoqué des pavillons de complaisance en illustre les lacunes[822]. De surcroît, les exceptions qui sont faites à la règle de l'exclusivité pavillonnaire présentent des défaillances tangibles. Si les dispositions relatives au droit de visite de la CNUDM offrent des modalités d'intervention assez étendues contre les navires étrangers, les situations qu'elles recouvrent s'avèrent limitées à des activités ciblées. De même, les conventions répressives qui ménagent au principe d'exclusivité circonscrivent généralement l'intervention d'un État à l'autorisation préalable de l'État du pavillon. Ainsi, lorsqu'une situation exige une certaine promptitude dans le déploiement de l'action contre un navire, l'ensemble du processus opérationnel reste soumis à la bonne volonté de l'autorité pavillonnaire. Ce constat conduit à percevoir la règle de l'exclusivité non pas comme un bienfait pour la communauté internationale, mais plutôt comme un « *frein* » à l'action des États en mer[823]. Ces critiques, légitimement fondées sur plusieurs points, peuvent néanmoins être relativisées. En effet, s'il est vrai que les procédures d'intervention présentes dans les conventions répressives peuvent paraître en partie inadaptées avec les exigences du terrain, la place est laissée dans ces textes à des adaptations potentielles. C'est le cas par exemple de l'article 8*bis* § 13 de la Convention

[822] *Cf. supra*, n°57.

[823] F. LE GUELLAFF, « La loi du pavillon : un frein à l'action de l'État en mer? », *BEM*, n°29, juillet 2004, p. 68 : « *La Convention de Montego Bay, qui a consacré le principe coutumier de la loi du pavillon, constitue un réel obstacle à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer* ». Voir ég. P. BEYRIES, « Fondements juridiques de l'intervention en haute mer », *Défense Nationale,* n° 652, 2003, p. 92 : « *le principe de la liberté de la haute mer et l'exclusivité du pavillon (…) constituent autant de contraintes dans la lutte contre les nouveaux perturbateurs de la mer* ». Ég. N. BROWN, « Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters : a practitioner's observations », *op. cit.,* p. 70-71.

SUA qui précise expressément que les États peuvent conclure des arrangements entre eux afin de fluidifier la coopération. Ce type de disposition est reprise dans d'autres conventions répressives. Ainsi, le cadre de coopération défini par ces textes n'est pas statique, puisqu'ils laissent une marge manœuvre aux États qui souhaitent pousser plus loin la coopération. La pratique étatique s'est donc engouffrée dans cette ouverture pour développer un ensemble d'accords bilatéraux, dans le but de faciliter l'intervention en mer[824].

240. En soutien des conventions multilatérales. Cette pratique s'est développée par le biais d'accords dits de « *shipboarding* ». Leur fonctionnement est simple. Il s'agit en quelque sorte de la reconnaissance réciproque d'un droit de visite consacré par voie bilatérale. En d'autres termes, un État partie peut aborder et procéder à des fouilles à bord d'un navire qui possède le pavillon d'une autre partie. Ce type d'accords est utilisé pour lutter contre une diversité de menaces à la sûreté maritime comme, par exemple, le trafic de stupéfiants[825], de migrants[826], et également pour lutter contre les pêches illicites[827]. À nouveau, les modalités d'intervention contre un navire d'une autre partie fluctuent en fonction des particularités de chaque accord. Certains d'entre eux mettent en œuvre une procédure de consentement automatique, c'est-à-dire que la signature de l'accord vaut approbation de l'intervention contre les navires battant son pavillon, à condition bien entendu que celle-ci soit fondée[828]. D'autres préfèrent instaurer une procédure de consentement tacite, comme c'est le cas dans du Protocole à la Convention SUA de 2005. Si l'autorité intervenante n'a pas reçu de réponse de

[824] J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, rencontre de Oslo, 2014, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 73. « *Rather, the main objective of the bilateral shipboarding agreement sis procedural expedition and administrative clarity by eliminating the need to negotiate time-consuming ad hoc shipboardings with unknown governmental authorities* ».

[825] Traité entre le Royaume d'Espagne et la République italienne pour la répression du trafic illicite de drogue en mer, Madrid du 23 mars 1990. Voir ég. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Colombia to suppress illicit traffic by sea, signed at Bogota February 20, 1997; entered into force February 20, 1997. Voir Ég. Trinidad and Tobago, March 4, 1996. Entered into force March 4, 1996.

[826] P. GARCIA ANDRADE, « Extraterritorial strategies to tackle irregular immigration by sea : a Spanish perspective », in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, Colloque de Londres, 13 juin 2008, éd. Brill, 2010, p. 319 : « *More recently, as a result of the aforementioned migration route diversification, bilateral arrangements on sea border surveillance have been concluded by Spain with Senegal and Mauritania (2006), with Cape Verde (2007) and with Gambia, Guinea and Guinea Bissau (2008)* ».

[827] Memorandum of Understanding between the government of the United States of America and the Government of the People's Republic of China on effective cooperation and implementation of United Nations General assembly resolution 46/215 signed in Washington December 20, 1991, entered in force 3 December 1993.

[828] Agreement between the United States of America and the Republic of Haiti concerning cooperation to suppress illicit maritime drug traffic, signed at Port au Prince October 17, 1997. Entered into force September 5, 2002.

l'État du pavillon dans un délai de deux[829] ou trois heures[830], elle pourra intervenir contre le navire suspect. En outre, les « *shipboarding* » laissent une latitude d'action plus ou moins marquée au bénéfice de l'État intervenant. Dans la plupart des accords, l'État du pavillon garde le monopole de sa compétence préférentielle, même s'il peut y renoncer à sa discrétion en cas de demande de l'autorité intervenante[831]. A contrario, d'autres accords limitent cette possibilité de se dessaisir de la compétence préférentielle[832]. En toute hypothèse, bien que chacun dispose de ses propres caractéristiques, ces accords ont tous pour objet de constituer un support additionnel aux conventions multilatérales. Ils s'immiscent dans le cadre établi par celles-ci pour étayer leurs dispositions. Ainsi, par ces accords, les États peuvent s'extraire des obstacles potentiels incarnés par la règle de l'exclusivité pavillonnaire afin de se doter d'une flexibilité renforcée pour agir en haute mer à l'encontre des navires qui exhibent un pavillon étranger[833].

2) Des mécanismes novateurs

241. Le recours à une fiction juridique. La pratique étatique contribue au développement de mécanismes coopératifs innovants, fruits de la créativité des États, afin d'insuffler un nouveau souffle à l'action menée sur les espaces maritimes. Tel est le cas des accords dits « *shiprider* », par lesquels un agent étatique désigné, compétent en matière de lutte contre les menaces à la sûreté maritime (appelé le « *shiprider* »), embarque à bord du navire d'une autre partie[834]. Procédant ainsi, un navire de guerre peut élargir sa capacité à intervenir. En effet,

[829] Arrangement between the Government of the United States and the Government of Panama for Support and Assistance from the U.S. Coast Guard for the National Maritime Service of the Ministry of Government and Justice, signed at Panama March 18, 1991. Ég. Honduras March 29, 2000. Entered into force January 30, 2001.

[830] Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Colombia to suppress illicit traffic by sea, signed at Bogota February 20, 1997. Ég. Barbados, June 25, 1997. Entered into force October 11, 1998.

[831] Voir par exemple article 6 du traité entre l'Espagne et l'Italie de 1990. Voir ég. A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, *op. cit.,* p. 406.

[832] Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Venezuela to suppress illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances by sea, signed at Caracas November 9, 1991; entered into force upon signature. Amended by the Protocol signed at Caracas July 23, 1997; entered into force July 23, 1997. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », *op. cit.,* p. 483 : « *Other reverse the presumption against the flag State jurisdiction setting forth that only the US may waive its jurisdiction and authorize the enforcement of foreign law against its flag vessel* ».

[833] J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit.,* p. 73. Voir ég. R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcements operations », *IRRC*, vol. 98, n°902, 2016, p. 576. Ég. J. E. KRAMEK, « Bilateral maritime counter-drug and immigrant interdiction agreements : is this the world of the future? », *op. cit.,* p. 137.

[834] I. Y. TESFALIDET, « Shiprider institution : questions of jurisdiction and state responsibility », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus

cette présence à bord confère à l'intervenant la possibilité de s'employer, sans coup férir, dans les eaux territoriales du « *shiprider* », ainsi qu'à l'encontre des navires qui battent son pavillon en haute mer[835]. Cette présence à bord brouille les règles traditionnelles de la CNUDM relatives au monopole de compétence de l'État du pavillon et de l'État côtier. Ce type d'accords peut s'apparenter à une fiction juridique, autrement dit à un « *mensonge consacré par la nécessité* »[836]. Il octroie aux États y ayant recours des titres de compétences à la fois dans les eaux sous souveraineté, mais aussi au-delà. L'officier embarqué joue un rôle de liant avec son État d'origine pour faciliter les actions menées contre un navire suspect. Au surplus, ce genre d'artifice juridique peut être perçu comme une variable d'ajustement. En effet, les accords « *shiprider* » peuvent être utiles aux États qui souhaitent intervenir contre les actes criminels et délictueux accomplis en mer, mais ne qui ne disposent pas des moyens matériels nécessaires pour le faire, et ceux qui ont une capacité à s'employer en mer, mais ne bénéficient pas de titre de compétence adéquat pour s'interposer[837]. En définitive, il faut indiquer que ces accords font preuve d'une certaine efficacité dans la lutte contre les activités

---

Nijhoff Publishers, 2014, p. 609 : « *Shiprider is used in a variety of contexts, but in this chapter we are concerned with the institution of shipriders, whereby a law enforcement official of one state embarks on a law enforcement vessel of another state as one form of the co-operative arrangements adopted by states for the suppression and prosecution of criminal acts at sea* ». Voir ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit.,* p. 109 : « *Les shiprider agreements permettent aux navires de police des mers américains d'intervenir dans la mer territoriale d'un autre État avec lequel il existe un accord bilatéral, afin de procéder aux mesures coercitives s'imposant à l'encontre d'un navire* ». Ég. K. NERI, «The applicability of the European Convention on human rights to State enforcement and control at sea», in G. ANDREONE, *Jurisdiction and control at sea – some environmental and security issues*, Colloque de Rome, 2013, éd. Giannini, 2014, p. 164 : *« A shiprider agreement is indeed an agreement by which a law enforcement officer (shiprider) is embarked on a vessel (governmental vessel) sailing a national flag different from the nationality of the shiprider* ». Ég. S. H. DEGERT-RIBERIO, *La lutte contre les activités illicites dans la mer des Caraïbes*, Thèse, Université de Nantes, 2013, p. 225. Ég. T. DUCHESNES, « La question de l'action de police et de coercition des agents étrangers à partir des navires d'État français », *DMF*, n°726, 2011, p. 525-526.

[835] M. C. CICIRIELLO & F. MUCCI, « Modern piracy off the coast of Somalia : a test-bed for old and new international prevention and repression instruments », in R. WOLFRUM, M. SERSIC & T. SOSIC, *Contemporary developments in international law essays in Honour of Budislav Vukas*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 198 : « *The presence on board of the law enforcement officers of one State embarked on the military ships of another contracting State legitimates the access to the territorial sea of the shiprider* ». Voir ég. K. N. TRAPP, « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit.,* p. 72-73 : « *La compétence d'exécution de l'État qui visite et arrête est exercée sur une base extraterritoriale, avec l'accord du shiprider — qui vient de l'État ayant le droit d'exercer sa compétence d'exécution (et donc d'autoriser un autre État à en bénéficier soit parce que le navire en question est dans ses eaux territoriales, soit que, en haute mer, le navire inspecté batte son pavillon* ».

[836] R. VON JHERING, *L'Esprit du droit romain dans les diverses phases de son développement*, éd. Marescq Aîné 2ème éd., 1880, p. 294. Voir ég. M. XIFARAS, « Fictions juridiques – remarques sur quelques procédés fictionnels en usage chez les juristes », *Annuaire de l'Institut Michel Villey*, vol. 3, 2011 p. 459. Ég. J. SALMON, « Le procédé de la fiction en Droit International », *RDBI*, 1974, p. 11. L'auteur définit la fiction comme une « *technique juridique par lequel on qualifie une situation de manière contraire au réel, en vue de lui attribuer des conséquences juridiques découlant de la qualification* ».

[837] M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *op. cit.,* p. 539, « *Shiprider agreements enable smaller countries to retain an element of control over the interdiction of vessels flagged by them, while in practical terms providing the United States with all the legal authority it needs* ».

illicites en mer. Ils sont utilisés pour lutter contre la pêche illicite[838], le terrorisme[839], et également contre le trafic de stupéfiants[840] et de migrants[841].

242. Un mécanisme coopératif singulier. Lors des opérations menées dans le cadre de ces accords, l'agent embarqué occupe une place essentielle. Toutes les mesures coercitives entreprises au sein de ses eaux sous souveraineté ou à l'encontre des navires qui battent son pavillon doivent être accomplies sous sa direction et son contrôle[842]. C'est à lui qu'il revient d'évaluer les situations qui se présentent au cas par cas et de décider si l'intervention contre l'un de ses navires ou dans ses eaux est justifiée ou non. Ici donc, nul besoin de quérir le consentement de l'État partie puisque c'est lui qui initie le commencement de l'action par l'entremise de son agent embarqué. De cette importante prérogative pesant sur le « *shiprider* » découle un régime de responsabilité particulier. Il faut relever qu'habituellement les règles reconnues au sein de la CNUDM ne fixent pas de restriction à l'exercice de la compétence d'exécution de l'État du pavillon à bord de ses navires, comme c'est le cas à l'encontre des navires étrangers[843]. Or, selon ces accords, les parties doivent justifier de motifs raisonnables (« *reasonable grounds* »[844]) pour légitimer les actions qu'ils entreprennent. Ainsi, lorsqu'un « *shiprider* » décide d'intervenir contre un navire de commerce portant son pavillon sans cet élément de suspicion, il pourrait voir sa responsabilité engagée[845]. Il en est ainsi également du

[838] Memorandum of Understanding between the government of the United States of America and the Government of the People's Republic of China on effective cooperation and implementation of United Nations General assembly resolution 46/215 signed in Washington, December 20, 1991, entered in force 3 December 1993.

[839] Framework agreement on integrated cross-border maritime law enforcement operations between the government of Canada and the government of the United States of America, signed at Detroit, 26 May 2009. Entered in force 11 October, 2012.

[840] Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Barbados concerning cooperation in the suppressing illicit maritime drug trafficking, signed at Bridgetown June 25, 1997. Entered into force October 11, 1998. Entered into force October 11, 1998. Ég. Honduras**,** March 29, 2000. Entered into force January 30, 2001.

[841] Échange de lettres relatif à la coopération pour la prévention des actes illicites entre l'Italie et l'Albanie et à l'aide humanitaire, 15 juillet 1997. Gazzetta Ufficiale, suppl. n°163, 15 Luglio 1997. Voir ég. Acuerdo entre el Reino de España y la República de Cabo Verde sobre vigilancia conjunta de los espacios marítimos bajo soberanía y jurisdicción de Cabo Verde, done at Praia, 21 February 2008. P. BEYRIES, « Défense et sécurité », *ADMer*, T. VI, 2001, p. 460.

[842] Par exemple : Article 3 § 8 Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Barbados : « *All operations under this Article shall be under the control and direction of the law enforcement authorities of the Party in whose waters the operations are being conducted and shall be carried out in accordance with that Party's* ».

[843] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 223.

[844] Par exemple : Article 1 et 13 Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Barbados.

[845] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 223 : « *Thus, even interdiction measures of the flag State against its own vessels would violate the*

navire d'accueil, et ce notamment pour des faits d'assistance tel qu'entendu dans le projet d'article 16 de la commission de droit international sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite[846]. Du reste, compte tenu de leur volonté de réadapter certains principes établis par la CNUDM, ces accords soulèvent de nombreux questionnements prospectifs dans ce domaine[847]. Le recours à ces mécanismes de coopération relativement novateurs implique nécessairement de définir un nouveau tracé du régime de responsabilité qui en découle, lequel devrait se préciser au fil de leur conclusion par les États.

B. L'incidence de la pratique étatique

243. La conclusion de tels accords permet aux États de s'adapter. Toutefois, il faut bien constater qu'en raison de leur nature bilatérale, ces accords ont une portée limitée, notamment sur le plan géographique. C'est pourquoi cette pratique s'est institutionnalisée par la conclusion d'accords multilatéraux (1). Cette reprise de la pratique dans un cadre élargie n'est pas exempt de risques pour les règles d'utilisation de l'espace maritime (2).

1) L'institutionnalisation de la pratique

244. **Un accord européen conservateur**. La pratique européenne en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants est initialement apparue comme ambitieuse. L'accord conclu en 1990 entre l'Italie et l'Espagne en atteste, puisqu'il intègre un mécanisme de « *shipboarding* », venant autoriser l'arraisonnement réciproque des navires entre les parties[848]. Néanmoins, l'accord conclu ultérieurement dans le cadre plus large du Conseil de l'Europe en 1995 ne s'est pas inscrit dans la même veine[849]. Assurément, cet accord se montre très protecteur à l'égard de la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon. Il poursuit en quelque sorte les

---

agreement if no reasonable grounds were present before the boarding took place. This might indicate a new understanding of the freedom of navigation protection at least protecting also private entities ». Traduction personnelle.

[846] K. NERI, *« La responsabilité de l'État dans le cadre des opérations d'interdiction maritime »,* in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 583. Voir ég. I. Y. TESFALIDET, « Shiprider institution : questions of jurisdiction and state responsibility », *op. cit.,* p. 632.

[847] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea, op. cit.,* p. 336-337. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, « The use of 'shiprider'to assert jurisdiction over sea piracy and armed robbery off Somalia : is the gulf of Aden the Caribbean? », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, p. 57.

[848] *Cf. supra*, n°241.

[849] Accord du Conseil de l'Europe relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substance psychotrope, Strasbourg, 31 janvier 1995.

prescriptions de la Convention de Vienne de 1988 sans réellement aller plus loin en matière de coopération. À ce titre, il maintient l'exigence d'une validation préalable, par l'État du pavillon, de toute opération menée à l'encontre de l'un de ses navires[850]. Des précisions non négligeables sont ajoutées, en particulier sur le plan procédural. Ainsi, les parties à l'accord doivent accuser réception de la demande d'intervention qui leur est faite, et répondre dans un délai maximum de quatre heures[851]. Par ailleurs, l'autorité pavillonnaire peut conditionner son autorisation au respect de certaines exigences par l'intervenant. Cet accord participe en outre à détailler le contenu des « *mesures appropriées* », telles que mentionnées par l'article 17 de la Convention de 1988. Il énonce que l'autorité intervenante peut arrêter le navire, monter à bord, prendre son contrôle, chercher et saisir les preuves et enfin escorter les individus suspectés jusqu'à l'un de leur port pour les immobiliser[852]. L'État du pavillon doit être informé des mesures entreprises à l'encontre de son navire. Il est opportun de noter que celui-ci dispose d'une compétence préférentielle qu'il peut potentiellement exercer dans un délai de quatorze jours suivant la réception du résumé des preuves[853]. Cet accord intègre dès lors des explications bienvenues quant aux procédures à mettre en œuvre contre les navires se livrant au trafic de stupéfiants en mer. Toutefois, il fait preuve d'une importante retenue à l'égard du principe d'exclusivité de compétence de l'État du pavillon. Ce conservatisme s'explique entre autres par la nature multilatérale de l'accord, l'objectif étant de parvenir au plus grand nombre ratifications[854]. Il laisse malgré tout la possibilité aux parties la possibilité de pousser plus loin cet accord par la voie bilatérale, ce qui traduit une sorte d'« *effet gigogne* »[855].

---

[850] R. GEISS & C. J. TAMS, « Non-flag states as guardian of the maritime order : creeping jurisdiction of a different kind? », *op. cit.,* p. 36 : « *The 1988 and the 1995 multilateral agreements (…) have not significantly affected the flag state principle or the exclusivity of flag state jurisdiction. Both treaties rely on flag-state consent which is to be issued ex ante, on a case-by-case basis* ».

[851] Article 4 de l'accord du Conseil de l'Europe du 31 janvier 1995.

[852] Article 9 de l'accord du Conseil de l'Europe du 31 janvier 1995.

[853] Article 14 de l'accord du Conseil de l'Europe du 31 janvier 1995.

[854] W. C. GILMORE, « Narcotics interdiction at sea : The 1995 council of Europe agreement », *MP*, Vol. 20, n° 1, 1996, p. 7 : « *A number of alternative ways of dealing with the requirement of Flag State authorisation were discussed. First, that prior authorisation to stop and board a vessel could be contained in the Treaty. This was the approach which, in somewhat modified forms, lay at the heart of both the 1981 UK-US Exchange of Notes and the Spanish-Italian bilateral treaty to combat illicit drug trafficking at sea of March 1990. Second, authorisation could be required from the Flag State in each case. Here two principal variants presented themselves : (i) that failure to respond to a request in a timely fashion would constitute tacit consent; and (ii) that express authorisation could be required. (…)It should be noted that while this rather conservative approach follows that adopted in the Vienna Convention, a number of delegations, including the UK, would have been prepared to adopt a somewhat more flexible position* ».

[855] V. BORÉ-EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États? », *op. cit.,* p. 71.

245. L'assimilation de la pratique bilatérale. Contrairement à l'accord européen, l'accord de San José de 2003 lui aussi relatifs au trafic de stupéfiants[856] apparaît pleinement imprégné des pratiques antérieures initiées par les autorités américaines. D'abord, il consacre plusieurs de ses dispositions à l'intervention dans les eaux territoriales des États parties[857]. Il ajoute que pour conduire une action dans cet espace, l'État intéressé doit préalablement obtenir le consentement de l'État riverain. Une procédure alternative, inspirée des accords dits « *entry-to-investigate* » est ajoutée par laquelle une partie est amenée à intervenir au cas où il n'y a pas de navires de l'État côtier sur place et que l'intervention entreprise dans sa mer territoriale lui a été notifiée[858]. Dans cette même perspective, l'accord entrevoit la possibilité qu'une intervention puisse être menée dans les eaux intérieures si l'autorité côtière le concède[859]. Ensuite, cet accord introduit à son article 9 une disposition de type « *shiprider* » qui permet à un État d'embarquer à bord de son navire un agent d'une autre partie afin d'accomplir des mesures coercitives à l'intérieur de sa mer territoriale, mais aussi dans le but d'assurer la continuité du droit de poursuite. Il est intéressant de noter que la France, partie à cet accord, a tenu à préciser le rôle de cet agent embarqué. Comme le précise Alexandra Bellayer-Roille, « *les prérogatives des agents embarqués se limiteront ainsi à la possibilité d'autoriser le navire français à pénétrer dans les eaux territoriales de l'État dont ils dépendent, d'apporter aide et conseil aux agents du navire français, d'exercer leurs propres prérogatives d'enquête et d'assister les agents des services répressifs dans leurs opérations* »[860]. Enfin, l'accord caribéen intègre une disposition de type « *shipboarding* », prévoyant que la signature du présent accord par un État vaut consentement à l'arraisonnement des navires battant son pavillon par une autre partie[861]. Cette dérogation manifeste au monopole pavillonnaire est toutefois atténuée par les développements qui suivent et qui prévoient deux exceptions

[856] Agreement concerning cooperation in suppressing illicit maritime and air trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances in the Caribbean Area, signed in San Jose April 10, 2003. Entered in force September 18, 2008. Voir ég. Sur la Genèse de l'accord, S. H. DEGERT-RIBERIO, *La lutte contre les activités illicites dans la mer des Caraïbes*, *op. cit.,* p. 225-226.

[857] Article 11-14 of the San Jose agreement.

[858] Article 12 of the San Jose agreement.

[859] Article 15 of the San Jose agreement.

[860] A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *op. cit.,* p. 378. Voir ég. F. MARTINEAU & E. MARTIN, « Défense et sécurité », *ADMer*, T. IX, 2004, p. 587. Ég. T. DUCHESNES, « La question de l'action de police et de coercition des agents étrangers à partir des navires d'État français », *op. cit.,* p. 529-531.

[861] Article 16 § 1 of the San Jose agreement : « *When law enforcement officials of one Party encounter a suspect vessel claiming the nationality of another Party, located seaward of any State's territorial sea, this Agreement constitutes the authorisation by the claimed flag State Party to board and search the suspect vessel, its cargo and question the persons found on board by such officials in order to determine if the vessel is engaged in illicit traffic* ».

notables. D'une part, un État peut, lors de la ratification de l'accord, demander le rétablissement de la procédure de consentement exprès. De l'autre, il peut opter pour une alternative en faisant le choix d'une procédure de consentement tacite, laquelle octroie à l'État intervenant la faculté de procéder à l'intervention s'il n'a pas reçu de réponse dans un délai de quatre heures. Il en ressort que cet accord multilatéral est réellement marqué par les pratiques étatiques antérieures. Il entend élargir le champ géographique de la coopération contre cette activité prohibée. Ce n'est d'ailleurs pas le seul accord conclu dans la zone caribéenne. Par exemple, l'accord CARICOM de 2008[862] ne se limite pas qu'au trafic de stupéfiants et vise un nombre plus important de menaces à la sûreté maritime. Cependant, ce dernier est de modeste importance, puisqu'il ne connaît qu'un nombre de ratifications trop faible pour être entré en vigueur.

2) La liberté des mers sous l'impulsion du pragmatisme opérationnel

246. Les répercussions de la pratique étatique. Les différents mécanismes développés par la pratique étatique semblent faire preuve de leur efficacité dans le déroulement des opérations de lutte contre les menaces à la sûreté maritime. Les retours des forces opérationnelles insistent sur la simplification ainsi que sur le renforcement des capacités d'intervention sur l'espace maritime[863]. Aussi, sans pour autant constituer la panacée, ces arrangements bilatéraux et multilatéraux apportent une réponse claire à des obstacles juridiques déterminés. Ils facilitent l'intervention contre les navires et le jugement de ceux qui usent de l'espace maritime pour commettre leurs méfaits. Toutefois, le recours à ces pratiques n'est pas sans incidence sur les principes d'utilisation des océans. Construits sur une volonté de détourner les préceptes établis par la CNUDM tels que l'exclusivité pavillonnaire et côtière, ces accords sont susceptibles d'impacter la durabilité des principes gouvernant l'espace maritime. À cet égard, Alexandra Bellayer-Roille relève que « *de ces différentes modalités de coopération, il ressort que la liberté des mers est de plus en plus écornée* »[864]. Il

[862] CARICOM Maritime and airspace security cooperation agreement, July 3, 2008. Not in force. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit.,* p. 224-226.

[863] B. W. ROBINSON, « You want authority with that? : How I learned to stop worrying and love shipriders », *Coast Guard Journal of Safety and Security at Sea*, summer 2009, vol. 66, n°2, p. 68., Voir ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law, op. cit.,* p. 639.

[864] A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *op. cit.,* p. 356 : « *De ces différentes modalités de coopération, il ressort que la liberté des mers est de plus en plus écornée. Les notions de garde aux frontières et de souveraineté nationale semblent en effet s'estomper au profit d'un certain ajustement du droit international de la mer tendant à lutter contre les nouvelles menaces en mer* ».

en va de même de la dimension monopolistique de la compétence côtière dans les eaux territoriales. Cette tension entre, d'une part, des principes qui profitent à tous et, d'autre part, les prétentions de certains États à étendre leur contrôle sur les espaces marins n'est pas nouvelle. Bien au contraire, elle fait partie du cœur même des objectifs concurrents qui parcourent l'ensemble des règles juridiques applicables à l'espace maritime[865]. Néanmoins, cette mise sous pression continue des principes de la CNUDM n'est pas sans conséquence potentielle. La dissonance existante entre un corps de règles et la manière d'agir des États risque de péjorer la substance même des principes établis, voire conduire à leur éclatement[866]. C'est pourquoi il est nécessaire que la quête de pragmatisme qui anime la pratique étatique soit accomplie en conformité avec les principes instaurés par la CNUDM.

247. L'esprit du principe de liberté des mers. S'il est indubitable que la pratique étatique a fait évoluer la façon dont les opérations de police sont menées en mer, son incidence sur le principe de liberté des mers reste malgré tout de moindre importance. D'abord, parce que l'essentiel des pratiques sus-évoquées se sont développées dans le prolongement de dispositions conventionnelles en vigueur. Ainsi, les accords bilatéraux conclus par les États ne trahissent en rien les préceptes de la CNUDM, ils visent davantage à en prolonger les aménagements. Ensuite, ces pratiques ne remettent pas en question la nature des droits et obligations dont jouissent les États au titre de la CNUDM. Tant les autorités côtières que pavillonnaires demeurent tributaires de compétences spécifiques dans leurs eaux ou à bord de leurs navires, ce que la pratique ne renie guère. Au contraire, une grande déférence leur est accordée dans la plupart des accords bilatéraux. Ces derniers cherchent à mettre en adéquation les dispositions conventionnelles avec les exigences réalistes, empiriques, que le terrain impose sans en altérer la substance[867]. Enfin, il convient de relativiser l'influence de ces

[865] T. TREVES, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *op. cit.,* p. 285 : « *L'on peut observer que dans plusieurs cas la pratique met en évidence une tension entre des prétentions des États côtiers revendiquant des droits plus étendus, dans l'espace ou dans l'exclusivité de leurs pouvoirs, de ceux que leur reconnaît la Convention et celles d'autres États qui s'appuient sur la Convention pour combattre le bien-fondé de ces prétentions* ».

[866] A. YOKARIS, « Rapport Grec », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 591 : « *Ce droit international institutionnel nouveau étant calqué sur l'existence d'intérêts communs entre les États, néanmoins, les pratiques étatiques vont parfois (...) à l'encontre des intérêts communs dans la mesure où elles expriment des intérêts communs à certains États ou des intérêts nationaux tout court. Cela aboutit à une rupture de la solidarité internationale qui est une condition au développement et à la cohérence du droit international institutionnel* ». Voir ég. L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », *op. cit.,* p. 46.

[867] J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit.,* p. 73 : « *In sum, US bilateral shipboarding agreements are just updating former UNCLOS practices (...) Both the legal prescriptions of UNCLOS Articles 91-94 as well as the key provisions on the right to visit, ie. UNCLOS Article 110, remain completely intact* ». Voir ég. J. E. KRAMEK, « Bilateral

pratiques sur les principes de la CNUDM en ce que celles-ci ne forment pas une exception coutumière à la compétence exclusive de l'État du pavillon ou de l'État riverain. En effet, même si ces accords possèdent des caractéristiques communes, ils témoignent pareillement d'une diversité marquée dans leur contenu. C'est pourquoi il serait tout à fait improbable de les considérer comme une pratique générale susceptible de faire naître une norme coutumière, tant au plan international que régional[868]. L'impact de ces pratiques sur les principes de la CNUDM, et en particulier sur la liberté des mers, s'avère de ce fait limité. Ces procédés coopératifs employés par les États visent à mettre en mouvement le corps de règles sans en dénaturer l'esprit. Or, même si ces pratiques n'apparaissent pas - dans leur ensemble - comme une menace potentielle à la liberté des mers, cela ne signifie pas pour autant qu'elles ne sont pas exemptes de controverse. Les critiques émises précédemment tenant à l'absence de réciprocité de certains accords bilatéraux ainsi que celles sur leur utilisation aux fins d'affirmer une forme de domination dans certaines zones géographiques s'avèrent tout à fait légitimes[869]. Reste que ces pratiques entendent bien combler quelques déficiences normatives identifiées et l'insuffisance de moyens à disposition de certains États pour lutter contre des actes criminels et délictueux. Aussi, cette volonté d'action qui peut, et même doit faire l'objet de contestations lorsqu'elle est disproportionnée, reste préférable à une inertie coupable qui laisserait prospérer des comportements illicites en mer. La voie bilatérale constitue à cet effet une alternative tout à fait adaptée.

Section 2 – Dans son rapport aux activités réalisées en mer

248. La pratique étatique contribue à mettre en mouvement les dispositions des conventions internationales. Elle permet d'ajuster les prescriptions des normes communes aux États avec la réalité du terrain. Dans les développements qui viennent d'être évoqués, l'assentiment des États à la répression d'une activité est communément partagé, seules les modalités

---

maritime counter-drug and immigrant interdiction agreements : is this the world of the future? », *op. cit.,* p. 137 « *While these shipboarding agreements increase the speed which a boarding can be initiated or continued, they do not remove the obligation to contact the flag state once direct evidence of illegal activity is discovered* ».

[868] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 94 : « *Given the diversity of options and the language of individual treaties, it would clearly be a mistake to suggest that any regional custom has emerged* ».

[869] *Cf. supra*, n°231. Voir ég. P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 225 : « *Even though the bilateral agreements formally preserve sovereign equality and reciprocity, the political and factual dominance of the United States in the region has thus been transposed to a certain legal dominance as well* ».

d'intervention sont à réaccorder. Seulement, dans les cas où ce rejet collectif d'un comportement n'est pas encore établi, le rôle de la pratique est tout autre. Elle vise cette fois-ci à stigmatiser un acte précis et à en initier la répression à l'échelle internationale par une majorité d'États. Cette pratique instigatrice ne navigue pas à vue, elle doit s'adapter aux normes en vigueur au moment de son initiation (**Paragraphe 1**) afin de concourir à l'internationalisation de sa répression (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : L'insertion dans le cadre juridique en vigueur

249. La pratique des États ne se cantonne pas à un rôle d'interprète des conventions internationales, elle contribue en outre à son développement. C'est le cas tout particulièrement d'une pratique américaine en matière de lutte contre le trafic d'armes de destruction massive connue sous le nom de Proliferation Security Initiative (ci-après PSI). Cette entreprise unilatérale apparaît difficilement saisissable juridiquement (A). Elle cherche à faire accroître son influence en s'intercalant entre les normes de droit international en vigueur et en particulier celles qui régissent la compétence côtière (B).

A. La nature atypique de la PSI

250. La PSI se distingue des autres pratiques étatiques précédemment évoquées, car elle ne se fonde pas clairement sur des textes préexistants (1). Il s'agit d'une création d'un genre particulier qui peut sembler nébuleuse de prime abord. La détermination de sa nature juridique est pourtant capitale, car elle permet d'en apprécier sa portée juridique (2).

1) Une nature insaisissable

251. **Un instrument d'adaptation à la menace**. La PSI s'est développée en réaction à l'arraisonnement du navire *So San* déjà évoqué[870]. Après cet évènement, la communauté internationale a pris conscience de sa vulnérabilité face à une menace tangible incarnée par la prolifération des ADM et s'est rendue compte de l'inadéquation de ses mécanismes juridiques en vigueur pour la contrer[871]. Cette inadaptation du droit international s'explique d'abord par le caractère segmenté de l'approche retenue initialement pour lutter contre les ADM.

[870] *Cf. supra*, n°96.
[871] I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 586. Voir ég. H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », *op. cit*., p. 486.

Différentes conventions se sont en effet succédées en la matière, mais en prenant en compte une seule de ses composantes, par la conclusion d'une convention dédiée aux armes chimiques[872], ou d'une autre sur les armes biologiques[873]. Compte tenu de la diversité de formes que peut revêtir cette menace, une approche plus globale apparaissait nécessaire. Ensuite, les mécanismes propres à l'intervention en mer sont apparus insuffisants pour constituer une base juridique pertinente contre le trafic de telles armes, et ce plus particulièrement dans les eaux internationales. Confrontées à ce constat, les autorités américaines ont décidé de prendre les devants en initiant une véritable stratégie collective dans le but de combattre la prolifération des armes de destruction massive par voie maritime. Le point d'orgue de cette stratégie s'est déroulé en mai 2003 lorsque le président américain alors en fonction a déclaré la mise en œuvre de la PSI. Cette création originale peut s'apprécier de façon générale comme une stratégie cherchant à « *établir une approche plus dynamique, créative et proactive de la prévention de la prolifération tant contre les acteurs étatiques que non étatiques* »[874]. Initialement, onze États ont décidé d'apporter leur soutien à cette entreprise américaine. Ce « *core groupe* » s'est progressivement étendu jusqu'à compter une centaine de participants, bien que ces derniers s'impliquent à des degrés différents dans sa mise en application[875].

252. Contenu de la déclaration de principes. La PSI repose sur une participation volontaire des États pour lutter contre le trafic d'ADM. Elle ne possède pas un caractère contraignant, et ne crée, par conséquent, aucun droit ni obligation dans le chef des États qui lui apportent son soutien. Leur engagement est appuyé par une « *statement of principle interdiction* »[876], une déclaration venant détailler les principes ordonnateurs de la lutte contre la prolifération des ADM. D'abord, il est précisé que les États soutenant la PSI doivent entreprendre des mesures effectives, seuls ou de façon concertée, pour prohiber le transfert et

[872] Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'usage des armes chimiques et sur leur destruction, signée à Paris le 13 janvier 1993. Voir ég. D. MOMTAZ, « Le régime de transfert des substances chimiques dans la convention sur l'interdiction des armes chimiques », in D. BARDONNET, *La convention sur l'interdiction et l'élimination des armes chimiques : une percée dans l'entreprise multilatérale du désarmement*, Colloque de La Haye, 1994, éd. Martinus Nijhoff, 1995, p. 409.

[873] Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques ou à toxines et sur leur destruction, Londres, Moscou, Washington, 12 avril 1972.

[874] J. KRASKA, « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search, and seizure », *op. cit.,* p. 14 : « *PSI seeks to establish a more dynamic, creative, and proactive approach to preventing proliferation to or from states and non-state actors*».

[875] J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, *op. cit*., p. 785.

[876] Statement of Interdiction Principles, Fact sheet, the white house, office of the press secretary, Washington DC, september 4, 2003.

le transport d'armes de destructions massives émanant aussi bien des acteurs étatiques que non étatiques[877]. Cette référence explicite aux acteurs non étatiques fait indirectement écho aux différentes organisations terroristes. Cette déclaration s'accompagne d'aiguillages techniques. Il est indiqué que les États appuyant la PSI doivent adopter des procédures destinées à favoriser des échanges rapides d'informations dans le but de renforcer la coopération interétatique[878]. Ils sont également incités à passer en revue les différents corps d'intervention nationaux (garde-côtes, douanes) afin d'identifier ceux susceptibles d'intervenir contre cette menace[879]. Enfin, les États sont invités à accomplir des actions spécifiques contre les cargaisons d'ADM, dans la mesure où le droit international en vigueur le leur permet[880]. Cette dernière précision est essentielle, puisqu'elle met en lumière le dessein de la PSI de s'insérer dans le cadre du droit international existant[881]. L'objectif de cette déclaration de principes consiste non seulement à expliciter la stratégie employée par la PSI, mais au surplus d'appeler les États à s'impliquer dans sa mise en œuvre. Sans les contraindre, elle les incite. Elle les encourage à adapter leurs législations nationales afin d'agir efficacement contre la menace symbolisée par le trafic et la prolifération d'ADM[882].

2) Une portée juridique difficilement évaluable

253. Un acte de nature politique. La PSI se caractérise par sa nature atypique dans le panorama du droit international. Elle se construit à rebours des accords traditionnellement conclus entre États, afin de disposer d'une plus grande flexibilité dans sa mise en œuvre. C'est pourquoi elle se voit l'objet d'une pluralité de qualifications qui peuvent rendre difficile son appréhension. Selon une formule consacrée par la doctrine juridique, la PSI est avant tout

[877] Principle 1 : « *Undertake effective measures, either alone or in concert with other states, for interdicting the transfer or transport of WMD, their delivery systems, and related materials to and from states and non-state actors of proliferation concern* ».
[878] Principle 2 « *Adopt streamlined procedures for rapid exchange of relevant information concerning suspected proliferation activity, (…) and maximize coordination among participants in interdiction efforts* ».
[879] Principle 3 : « *Review and work to strengthen their relevant national legal authorities where necessary to accomplish these objectives* ».
[880] Principle 4 : « *Take specific actions in support of interdiction efforts regarding cargoes of WMD, (…) to the extent their national legal authorities permit and consistent with their obligations under international law and frameworks, to include* ».
[881] C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit*., p. 57. Voir ég. D. GUILFOYLE, « Counter proliferation activities and freedom of navigation », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, R. C. BECKMAN & R. LONG, *Freedom of navigation and globalization*, Colloque de Séoul, 2013, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 73-74.
[882] A. BERGIN, « The proliferation security initiative – implications for the Indian Ocean », *IJMCL*, vol. 20, 2005, p. 87.

désignée en tant qu'« *activité pas comme une organisation* »[883]. Cette dernière assertion tend à signifier que son objectif essentiel réside dans l'obtention de résultats concrets, sans pour autant nécessiter l'établissement d'un organe institutionnel en charge de ces thématiques. C'est d'ailleurs ce qui est mis en avant par le sous-secrétaire d'État américain en charge de la PSI, John Bolton. Il insiste en particulier sur la nécessité de se défaire d'un cadre institutionnel trop lourd et chronophage afin de disposer d'une plus grande marge d'action sur le plan opérationnel[884]. Cette volonté de souplesse propre à la PSI contribue à ce qu'elle soit mêmement qualifiée de « *collection de partenariats* »[885] voire de « *gentlemen's agreement* »[886]. Dans les deux cas, il s'agit d'arrangements qui ne revêtent pas de dimension juridique contraignante marquée. Bien au contraire, ces appellations semblent davantage revêtir la caractéristique d'un accord politique, voire d'un acte concerté non conventionnel ne visant pas à créer des droits et obligations, mais davantage à orienter une conduite[887]. Ce caractère politique de la PSI est renforcé la façon par laquelle il aspire à être mis en œuvre. En effet, cet engagement cherche clairement à s'extraire de la structure formalisée des conventions internationales traditionnelles. Procédant ainsi, la PSI s'accomplit dans un cadre moins contraignant. Elle laisse les États qui l'appui s'investir à bras-le-corps dans la lutte contre la prolifération des ADM, s'ils le souhaitent. Au risque que bien entendu que ces derniers apportent un soutien politique d'apparence, sans réelle implication, car ils n'y sont pas contraints juridiquement.

---

[883] « *an activity not an organization* ». Traduction personnelle. Voir Proliferation Security Initiative : Chairman's Conclusions at the Fourth Meeting, October 10, 2003. London, United Kingdom. Voir ég.. M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *op. cit*., p. 151.

[884] J. R. BOLTON, « War and the United States military : Is there really 'law' in international affairs? », *Transnational Law & Contemporary Problems*, vol. 10, 2000, p. 1 : « *PSI is not diverted by disputes about candidacies for director general, agency, budgets, agendas for meetings and the like. Instead, PSI is almost entirely operational, relying primarily on the activities of intelligence, military, and law enforcements agencies ».* Voir ég. S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit*., p. 60.

[885] J. I. GARVEY, « The International Institutional Imperative for Countering the Spread of Weapons of Mass Destruction : Assessing the Proliferation Security Initiative », *Journal of Conflict and Security Law,* vol. 10, 2005, p. 130.

[886] F. SPADI, « Bolstering the proliferation security initiative at sea : a comparative analysis of ship-boarding as bilateral and multilateral implementing mechanism », *NJIL*, vol. 27, 2006, p. 251 : « *The language used in the Statement and the nature of the commitments clearly reveal that it is a gentlemen's agreement, i.e. an instrument falling in the realm of soft law* ». Voir ég. H. J. KIM, *Le principe de la liberté de la haute mer à l'époque actuelle*, *op. cit*., p. 263.

[887] P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public,* 8ème éd., éd. LGDJ, 2009, p. 423 : « *Dans la vie internationale, les États négocient fréquemment des instruments qui ne sont pas des traités mais qui n'en sont pas moins destinés à régir leurs relations mutuelles et, en tout cas, à orienter leurs conduites* ». Voir ég. M. VIRALLY, « Sur la notion d'accord », in E. DIEZ, J. MONNIER, J. P. MÜLLER, *Mélange Rudolf Bindschedler*, éd. Stampfli, 1980, p. 170-172. Ég. O. SCHACHTER, « The twilight existence of non-binding international agreements », *AJIL*, vol. 71, 1977, p. 297.

254. Une portée juridique en débat. Bien que la PSI ne constitue pas un accord multilatéral au sens juridique, les effets que la déclaration de principes entend produire laissent à penser le contraire. C'est l'opinion du professeur Pancracio selon lequel « *par la relative précision des termes et des obligations ainsi fixés, la déclaration apparaît comme un texte à portée normative forte pour les États membres (...) quand bien même n'aurait-il pas de façon expresse de force juridique* »[888]. Si la PSI procède à un énoncé très clair de ses objectifs, sa portée juridique reste soumise à débat par la doctrine. Eu égard à sa nature, cet engagement ne définit expressément aucun droit ou obligation pesant sur les États[889]. Aussi, lorsqu'un État ne se conforme pas aux prescriptions de la PSI, il ne risque pas - en principe - de voir sa responsabilité internationale engagée. Toutefois, si cet engagement ne semble pas *per se* de nature obligatoire pour les États y adhérant, ces derniers doivent néanmoins respecter les obligations qui leur incombent en vertu du droit international. De sorte, son inobservation par un État est susceptible de constituer un manquement au principe de bonne foi, en ce que le soutien qui lui est apporté crée une expectative légitime pour les autres participants[890]. Sans pour autant constituer en tant que tel un accord contraignant juridiquement, cet engagement peut, par ricochet, entraîner des conséquences juridiques. Ainsi, il est clair que la nature juridique de la PSI s'avère difficilement évaluable. Cet engagement se présente comme une transposition de ce que Benoît Frydman présente comme des « *objets normatifs non ou mal identifiés* », c'est-à-dire des instruments atypiques qui visent à produire des effets de régulation juridique (ici la volonté de lutter contre la prolifération des ADM) mais dont le caractère juridique reste pour le moins flou et incertain[891].

---

[888] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit*., p. 467.

[889] N. HONG, *UNCLOS and ocean dispute settlement : law and politics in the South China Sea*, *op. cit*., p. 161 : « *The PSI interdiction Principles do not create legal obligations or responsibilities* ». Voir ég. Y. TANAKA, *The international law of the sea*, *op. cit*., p. 392 : « *It is generally considered that the commitments of the participants to the initiative are not legally binding* ».

[890] P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public, op. cit.,* p. 430. Voir ég. H. J. KIM, *Le principe de la liberté de la haute mer à l'époque actuelle.* Ég. P. WEIL, « Le droit international en quête de son identité : cours général de droit international public », *op. cit*., p. 237. Ég. E. ROUCOUNAS, « Engagements parallèles et contradictoires », *RCADI*, vol. 206, 1987, p. 173.

[891] B. FRYDMAN, « Comment penser le droit global? », in J. Y. CHÉROT & B. FRYDMAN, *La science du droit dans la globalisation*, Colloque d'Aix-en-Provence, 2010, éd. Bruylant, 2012, p. 20. Voir ég. M. R. SHULMAN, « The proliferation security initiative and the evolution of the law on the use of force », *Houston Journal of International Law*, vol. 28, 2006, p. 777 : « *A definitive conclusion about the legal status of the Initiative is elusive for several reasons related to its lack of a discernable Finally, the PSI contains the seed of a new kind of law—a universal ban on the proliferation of WMD—and this law has yet to be fully articulated, let alone tested* ».

B. L'articulation de la PSI avec les compétences côtières

255. En cherchant à s'insérer dans le droit international existant, la PSI peut potentiellement impacter les règles de la CNUDM. Cette intégration est plus aisée dans les ports, les États y bénéficiant d'une plus grande latitude pour opérer des contrôles (1) qu'au sein de la mer territoriale, dans laquelle l'action de l'État côtier doit être exercée en conformité avec le droit de passage inoffensif (2).

1) Une empreinte marquée dans les ports

256. **La PSI dans les ports**. La déclaration de principes de la PSI ne se limite pas à déployer une stratégie de lutte contre une activité identifiée. Elle détaille en outre des situations concrètes dans lesquelles les États sont susceptibles d'intervenir « *dans le respect du droit international* ». C'est le cas du principe 4 (d) selon lequel les États prennent des mesures appropriées pour arrêter et fouiller les navires suspects dans leurs eaux internes. De même, il est précisé qu'un État peut conditionner l'entrée ou le départ de l'un de ses ports à des exigences précises. Il peut notamment imposer que le navire soit fouillé avant son entrée dans le port[892]. Le principe 4 (f) renchérit sur l'importance des contrôles devant être exercés dans les installations portuaires, afin de lutter contre la prolifération d'ADM[893]. Ces dispositions s'inscrivent en écho de ce promeut la CNUDM. Compte tenu de son assimilation au territoire terrestre des États, ces derniers sont maîtres à la fois de compétences normatives et d'exécution précédemment évoquées[894]. Ce faisant, il est possible pour un État soutien à la PSI d'adopter des réglementations nationales de nature pénale ou même douanière pour lutter contre la prolifération d'ADM. Par conséquent, il est tout à fait susceptible de procéder à des fouilles pour vérifier que les navires présents dans son port s'y conforment, et de prendre le cas échéant des mesures coercitives à l'encontre des membres de bord. De prime abord, les principes ici mentionnés peuvent paraître superfétatoires puisqu'ils ne font que reprendre les prescriptions du droit international. Ils ont cependant un rôle incitateur, en ce qu'ils

[892] Principle 4 (d) : « *To take appropriate actions to (1) stop and/or search in their internal waters (…) and (2) to enforce conditions on vessels entering or leaving their ports, internal waters* ».
[893] Principle 4 (f) : « *If their ports, airfields, or other facilities are used as transshipment points for shipment of such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern, to inspect vessels, aircraft, or other modes of transport reasonably suspected of carrying such cargoes, and to seize such cargoes that are identified* ».
[894] *Cf. supra*, n°14. Voir ég. S. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *JTLP*, vol. 14:2, 2005, p. 265.

s'appliquent à encourager les États à adopter des réglementations contraignantes contre ces menaces.

257. Des mécanismes de soutien à la PSI. Les prescriptions de la déclaration de principes de la PSI se présentent comme une composante d'un cadre plus large visant à renforcer les contrôles au sein des ports. C'est non seulement le cas du code ISPS précédemment évoqué[895], mais aussi de plusieurs accords plus ou moins contraignants et de natures variées. Par exemple, les États-Unis ont entrepris la « *Container Security Initiative* »[896], qui adopte une approche proactive de la lutte contre les menaces en mer, en facilitant les échanges d'informations entre les États, dans le but de favoriser une identification plus aisée des navires à risque. Concrètement, cet arrangement permet un contrôle anticipé des navires dans un port étranger avant leur entrée dans les eaux américaines[897]. Pour ce faire, chaque État est amené à passer des accords avec les autorités américaines, par voie bilatérale. Ceux qui ne veulent pas s'astreindre à de tels contrôles s'exposent en réaction à voir leurs flux de marchandises à destination des États-Unis se ralentir[898]. Cette mesure est appuyée par d'autres types de partenariats, comme celui de douane-commerce contre le terrorisme dit « *C-TPAT* »[899]. Ces engagements d'initiative unilatérale sont complétés par des accords à vocation régionale, afin de renforcer la coopération en matière de sécurité et de sûreté dans les ports. C'est le cas de nombreux Memorandum of Understanding (MOU)[900], des instruments de droit international

[895] *Cf. supra*, n°212.

[896] US Government, Department of Homeland Security, Customs and Border Protection, « US Customs Container Security Initiative guards America, Global Commerce from Terrorist Threat », 1 november 2002.

[897] N. GRANGE, « Sûreté maritime - les américains prennent la main », *BTL*, n°2948, 8 juillet 2002, p. 465 : « *Présenté comme une action commune aux USA et aux pays dans lesquels sont implantés les ports concernés, ce CSI passe par un échange anticipé d'informations pour l'identification des boîtes jugées à risques, expédiées à destination des États-Unis et par un contrôle sur le terrain, mené à bien à la fois par les douanes locales et des agents américains* ». Voir ég. N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit*., p. 165.

[898] S. V. SCOOT, « Whose security is it and how much of it do we want? the US influence on the international law against maritime terrorism », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security – international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloques de Wellington 2007 et de Canberra 2008, éd. Routledge, 2010, p. 86 : « *Countries that do not implement the required CSI initiatives are at an effective disadvantage because their shipments will be cleared more slowly* ».

[899] Customs - Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) program, announced on 6 April, 2002 in Detroit.

[900] Memorandum of Understanding on Port State control, Paris, 1982. Memorandum of Understanding on Port State control in the Asia-Pacific Region, Tokyo, 1993. Memorandum of Understanding On the Port State control in the Caribbean region, Barbados, 1996, Memorandum of Understanding On the Port State control in the Mediterranean region, Malta, 1997, Memorandum of Understanding On the Port State control for the Indian Ocean region, South Africa, 1998. Memorandum of Understanding On the Port State control for the West and Central African region, Abuja, 2000. Memorandum of Understanding On the Port State control for the Black Sea region, Istanbul, 2000.

utilisés principalement pour définir un cadre opérationnel[901]. Ce type d'accords permet de renforcer les contrôles et d'harmoniser les procédures au sein des ports dans une zone géographique définie (par exemple en mer Méditerranée, dans l'Océan indien)[902]. Il est opportun de relever que les prescriptions de la déclaration de principes de la PSI visent le même objectif que les instruments juridiques qui viennent d'être mentionnés. Même s'ils n'évoquent pas nécessairement le trafic d'ADM, ces mécanismes ont pour objectif de renforcer le contrôle au sein des ports et par voie de conséquence de participer à la consolidation du dispositif international de lutte contre les menaces à la sûreté maritime[903]. Cette orientation s'inscrit dans la continuité de celle prise par le droit international, qui entend diversifier les contrôles des autorités portuaires afin de se substituer aux défaillances de certains États du pavillon.

2) Une influence contrebalancée par le passage inoffensif

258. La PSI et les atteintes au passage inoffensif. La déclaration de principes de la PSI a également pour objectif d'encourager ses soutiens à mettre en œuvre ces prescriptions dans leur mer territoriale. Ici, une problématique spécifique se manifeste, puisque dans cet espace, les États autres que l'autorité riveraine bénéficient d'une liberté de navigation incarnée par le droit de passage inoffensif. Ainsi, l'intervention de l'autorité côtière n'est permise que lorsque le passage d'un navire étranger est considéré comme offensif (ou non-inoffensif). L'article 19 de la CNUDM ne mentionne pas expressément le transport d'ADM comme l'une des menaces à la paix, au bon ordre ou à la sécurité, constitutives d'un tel passage. Cette absence n'est pourtant pas rédhibitoire à l'application des objectifs de la PSI dans la mer territoriale. C'est ce que relèvent de nombreux auteurs selon lesquels la disposition de l'article 19 relative à la « *menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique* » est susceptible de constituer une base juridique pertinente pour fonder l'action de l'État côtier dans sa mer territoriale contre un navire étranger interlope

[901] J. P. GRANT & J. C. BARKER, *Parry and Grant encyclopaedic dictionary of international law*, éd. OUP, 2009, p. 374, entrée « *memorandum of understanding*» : « *A memorandum of understanding is an international instrument of a less formal kind, often setting out operational arrangements under a framework international agreement or otherwise dealing with technical or detailed matters* ».

[902] E. J. MOLENAAR, « Port state jurisdiction », *op. cit*., p. 292.

[903] M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *op. cit*., p. 190 : « *Following the port state control model and the international community's sanction of the regional MOU systems, PSI member states could argue that the failure of flag states to exercise effective jurisdiction over their vessels—to respond reasonably to legitimate claims of suspected WMD-related activity—transforms the legal regime from one of exclusive to inclusive jurisdiction* ».

s'adonnant au trafic d'ADM[904]. Si l'assimilation de cette activité à une menace semble assez claire à première vue, certains points restent soumis à discussion. D'abord, il faut opérer une distinction entre le transport d'armes de destruction massive et l'utilisation de ces dernières. S'il est certain que son utilisation ou le projet d'utilisation d'ADM dans la mer territoriale d'un État constitue manifestement une menace réelle pour l'État côtier, la question de savoir si son simple transport fait preuve de la même innocuité se trouve plus sujette à controverse[905]. De même, il faut relever que si l'interprétation extensive de l'article 19 § 2 (a) peut constituer une base juridique cohérente à l'État côtier, cet argumentaire peut vaciller dans le cas où le navire est en passage latéral dans la mer territoriale. Il est en effet délicat de considérer comme constituant un passage offensif le fait pour un navire de traverser la mer territoriale sans chercher à se rendre dans un port ou dans les eaux intérieures[906]. Une autre possibilité est offerte aux autorités côtières pour s'acquitter des impératifs liés à la PSI. L'article 27 de la CNUDM qui reconnaît la possibilité pour l'État côtier d'exercer sa

[904] M. R. SHULMAN, « The proliferation security initiative and the evolution of the law on the use of force », *op. cit*., p. 808 : « *While none seem to be precisely on point in the abstract, in actuality, a state should have no difficulty shoehorning the threat of WMD into one of these justifications* ». Voir ég. D. H. JOYNER, « The proliferation security initiative : nonproliferation, counterproliferation and international law », *YJIL*, vol. 30, 2005, p. 536 : « *it should be relatively unproblematic for coastal states to legitimize overcoming the right of innocent passage through their territorial waters of seagoing vessels regarding which there is a reasonable basis to suspect involvement in these activities* ». Ég. S. KAYE, « Maritime security in the post 9/11 world : a new creeping jurisdiction in the law of the sea?», in C. H. SCHOFIELD, S. LEE & M. S. KWON, *The limits of maritime jurisdiction*, Colloque de Wollongong, 2011, éd. Brill Nijhoff, 2013, p. 342. Ég. P. KLEEMOLA-JUNTUNEN, « The right of innocent passage : the challenge of the proliferation security initiative and the implications for the territorial waters of the Åland Islands », in G. ANDREONE, *The future of the law of the sea – bridging gaps between national, individual and common interests*, éd. Springer, 2017, p. 257.

[905] S. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *op. cit*., p. 259 : « *This, too, will be difficult to prove, because it is not the mere transport of WMD that threatens a state's sovereignty, but the use of these weapons against it. If arguing that the transport of WMD threatens its security, it may not be enough for the coastal state to show merely that the WMD will be used. Rather, on the literal wording of Article 19, the coastal state must prove that the WMD being interdicted will be used against that particular state. This correlation will not be easily made* ». Voir ég. Y. VAN DER MENSBRUGGHE, « Rapport introductif : le panorama des passages », in INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, p. 10.

[906] I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 632 : « *Ainsi un navire en passage par la mer territoriale d'un État, et qui n'a pas l'intention de se rendre dans un des ports de cet État, ne peut pas être « arrêt[é] et/ou inspect[é] » à moins de se livrer à l'une des activités prévues dans l'article 19 de la CNUDM. Or, le transport d'ADM, de leurs vecteurs ou de matières connexes ne figure pas dans l'article précité et, par conséquent, l'État côtier ne dispose pas de titre valable pour arraisonner et/ou inspecter des navires qui exercent le droit de passage inoffensif. Si, en revanche, un navire soupçonné d'être impliqué dans la prolifération d'ADM navigue dans une mer territoriale en direction d'un port de l'État côtier, son passage peut ne pas être inoffensif, dès lors que le transport d'ADM porterait « atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* ». Voir ég. J. I. GARVEY, « The International Institutional Imperative for Countering the Spread of Weapons of Mass Destruction : Assessing the Proliferation Security Initiative », *op. cit*., p. 131. Ég. N. RONZITTI, « Military uses of the sea », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law,* vol. III*, Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 552.

juridiction pénale à bord d'un navire étranger[907]. Pour procéder à une intervention sur cette base, il faut que l'État riverain démontre que le navire lors de son passage a commis, lors de son passage, une infraction dont « *les conséquences (...) s'étendent à l'État côtier* » ou que celle-ci « *est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre de sa mer territoriale* ». L'invocation de cet article peut paraître pertinente, surtout pour fonder une intervention lorsque l'infraction en lien avec l'utilisation d'ADM est déjà consommée. Il n'en reste pas moins que le recours à cet article pour contenter les objectifs de la PSI implique une interprétation assez large de cette disposition qui n'est pas pleinement satisfaisante pour justifier une action préventive contre les navires en passage latéral[908].

259. La résistance de la liberté des mers. Plusieurs voies sont offertes aux États riverains qui souhaitent œuvrer contre les navires qui se consacrent au trafic d'ADM ainsi qu'à leur utilisation dans leur mer territoriale. Seulement, la marge d'action dont ils disposent est loin d'être illimitée. Il ressort de la déclaration de principes de la PSI que l'intervention doit être fondée sur des motifs raisonnables. Il suit de là qu'un État souhaitant intervenir doit justifier d'éléments de suspicion un tant soit peu avancés pour soutenir son action. Il est donc tenu d'agir avec une certaine circonspection. D'autre part, l'État côtier reste soumis à l'influence persistante de la liberté des mers qui se manifeste au travers du passage inoffensif. Il ne peut ainsi réguler le passage des navires voguant dans sa mer territoriale comme le permet l'article 21 de la CNUDM pour accomplir le dessein de la PSI[909]. De sus, la Convention prévoit expressément en son article 23 que les navires étrangers « *transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives* » bénéficient également du droit de passage inoffensif s'ils possèdent les documents adéquats. Un navire qui justifie des titres appropriés pour transporter des ADM ne peut donc se voir privé de son droit de passage, auquel cas l'État côtier peut voir sa responsabilité engagée[910]. Enfin, il apparaît que l'intervention de l'autorité riveraine reste limitée à la mer territoriale et ne peut s'étendre aux différentes situations prévues à l'article 33 relatif à la zone contiguë. En

[907] S. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *op. cit*., p. 263. Voir ég. W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, « The proliferation security initiative : security vs. freedom of navigation? », *IYHR*, vol. 35, 2005, p. 189-190.

[908] *Cf. supra*, n° 70 Voir ég. R. WOLFRUM, « Freedom of navigation : new challenges », *op. cit.,* p. 84.

[909] S. KAYE, « The proliferation security initiative in the maritime domain », *IYHR*, vol. 35, 2005, p. 212 : « *Unless there was a clear intention to illegally import WMD into the coastal State, which could be accomplished when the vessel came alongside in any case, there is no authority drawn from Article 21 to assist coastal States to implement the PSI* ».

[910] K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, *op. cit*., p. 115 : « *In fact, under article 23 of the convention transport of WMD is expressly allowed. If a country's right to innocent passage is denied because of transportation of WMD by its vessel, it may be a violation of UNCLOS* ».

définitive, il est parfaitement envisageable qu'un État côtier qui obtient des informations selon lesquelles un navire se livre au trafic d'ADM dans sa mer territoriale puisse considérer cela comme une menace et intervenir contre l'embarcation suspecte. Toutefois, chacune de ses interventions doit être rondement évaluée, et appréciée selon une approche casuistique afin de ne pas enfreindre les règles relatives au passage inoffensif. La poursuite des objectifs de la PSI dans la mer territoriale dans le respect des règles de la CNUDM semble donc possible, mais dans des conditions précises[911].

Paragraphe 2 : La propagation du mouvement prohibitif

260. L'objectif affiché de la PSI est de lutter contre le trafic d'ADM par voie maritime. Ce dessein se confronte à des oppositions marquées de la part de certains États en haute mer, puisque la liberté des mers est fermement ancrée à cet espace (A). En dépit de cet obstacle, cette pratique demeure essentielle en ce qu'elle constitue une première esquisse d'un mouvement de prohibition international du trafic d'ADM (B).

A. Un impact restreint dans les espaces internationaux

261. Dans les eaux internationales, les objectifs visés par la PSI se confrontent à l'affirmation du principe de liberté des mers et la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon (1). La déclaration de principes sert néanmoins de point d'ancrage à la conclusion d'accords bilatéraux introduisant une exception au monopole pavillonnaire (2).

1) Le maintien de l'exclusivité pavillonnaire

262. **La stabilité des règles**. La déclaration de principes de la PSI ambitionne que les États mènent des actions contre le transport d'ADM en haute mer. Elle signale d'abord que les États prennent, de leur propre initiative ou sur sollicitation d'un tiers, des mesures contre les navires qui battent leur pavillon dans les espaces situés au-delà des eaux territoriales[912]. Cette disposition ne remet pas en cause le contenu de la CNUDM. Elle se caractérise davantage

[911] M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *op. cit*., p. 194 : « *On this basis, the wide discretion that coastal states may possess in the territorial sea seems of somewhat limited utility for PSI purposes* ». Voir ég. D. H. JOYNER, « The proliferation security initiative : nonproliferation, counterproliferation and international law », *op. cit*., p. 527.

[912] Principle 4 (b) : « *At their own initiative, or at the request and good cause shown by another state, to take action to board and search any vessel flying their flag in (…) areas beyond the territorial seas of any other state, that is reasonably suspected of transporting such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern, and to seize such cargoes that are identified* ».

comme un reflet de la règle de l'exclusivité pavillonnaire, tout en encourageant les États tiers qui disposent d'informations sur un trafic d'ADM à en avertir l'État du pavillon pour que celui-ci prenne les mesures adéquates. D'autre part, la déclaration de principes encourage ces soutiens à accorder leur consentement à la réalisation d'opérations menées à bord de leur navire par un autre État[913]. Cette disposition se montre plus intéressante, car elle incite fortement les États à mettre en œuvre des moyens coopératifs plus poussés. Elle précise que la validation de l'intervention par un tiers doit être donnée « *dans les circonstances appropriées* », ce qui sonne comme une suggestion adressée aux États de conclure des accords bilatéraux afin de définir conjointement des procédures opportunes[914]. Dans tous les cas, il est patent que les prescriptions de la PSI ne remettent nullement en cause la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon. Ce constat vaut aussi bien pour la haute mer que pour la zone économique exclusive. Par sa nature, la PSI ne peut être considérée *per se* comme « *pouvoirs conférés par les traités* » tel que le conçoit l'article 110 de la CNUDM. Ce partenariat ne peut en lui-même légitimer une dérogation à l'exclusivité de l'État, sauf dans la situation évoquée par la Convention dans laquelle le navire suspect est sans nationalité[915]. Ainsi, la PSI ne constitue pas une base juridique susceptible de légitimer l'intervention en haute mer contre un navire étranger sans accord préalable de l'État du pavillon. Ce n'est pas une dérogation à cette vénérable règle.

263. Les objectifs de la PSI et le droit international. Bien que la déclaration de principes de la PSI témoigne d'une révérence ostensible à l'égard de la *lex vexillum*, certaines opérations ont cependant été réalisées en vue de répondre à ces objectifs. L'exemple le plus manifeste est sans nul doute celui du navire *BBC China* en 2003. Ce dernier, battant pavillon d'Antigua-et-Barbuda, est suspecté par les États-Unis et le Royaume-Uni, soutiens à la PSI, de convoyer des ADM en provenance de Malaisie à destination de la Libye[916]. Néanmoins, ni

[913] Principle 4 (c) : « *To seriously consider providing consent under the appropriate circumstances to the boarding and searching of its own flag vessels by other states, and to the seizure of such WMD-related cargoes in such vessels that may be identified by such states* ».

[914] H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », *op. cit*., p. 502 : « *Un tel consentement peut intervenir au cas par cas, sur une base ad hoc, (…) Il peut également prendre la forme d'accords bilatéraux, ou accords de shipboarding, établissant une compétence pénale en matière de lutte contre la prolifération des ADM pour les navires du pavillon des États signataires* ».

[915] J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit*., p. 53 : « *Thus, the PSI fully adheres to the wording of the first half sentence of UNCLOS Article 110 which explicitly mandates 'powers conferred by treaty».* Voir ég. R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », *op. cit*., p. 367 : « *The action set out in the interdiction Principles with respects to ships flying the flag of participating States are entirely consistent with the provisions in LOSC* ».

[916] J. KRASKA, « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search, and seizure », *op. cit*., p. 15. Voir ég. C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit*., p. 52.

les autorités américaines, ni leurs homologues britanniques ne bénéficient d'un titre de compétence adéquat leur permettant d'intervenir en haute mer contre ce navire. Conscients qu'une action de leur part risquerait de prendre la tournure d'un branle-bas de combat, ces derniers ont fait le choix d'opérer lestement. Pour ce faire, ils ont contacté le gouvernement allemand, État de résidence du propriétaire du navire, dans l'intention de le convaincre de rediriger son embarcation vers le port de Tarente, en Italie. Une fois arrivé à destination, le navire est fouillé par les agents douaniers italiens en vertu des prérogatives exercées classiquement par l'État du port. Sur ces entrefaites, des matériaux susceptibles de servir à la fabrication de centrifugeuses et à l'enrichissement d'uranium, non mentionnés sur les documents de transport, sont découverts à bord[917]. Cette cargaison a donc fait l'objet d'une saisie par les autorités portuaires italiennes. Cette affaire résume parfaitement ce qui est entendu par le qualificatif d'« *activité* » bien souvent accolé à la PSI. Toutes les actions menées pour conduire à la saisie des matériaux présents à bord du *BBC China* l'ont été en vertu du droit international et national existant[918]. La plus-value de la PSI consiste ici à adopter une approche renouvelée des dispositions normatives en vigueur ; et ce afin de satisfaire à ses objectifs de lutte contre le trafic d'ADM sans dénaturer le corpus normatif de la CNUDM relatif au droit de visite en haute mer[919]. En revanche, il est clair que ce cas d'espèce ne peut être transposé à l'ensemble des autres situations dans lesquelles un navire est suspecté de se livrer au transport d'ADM. Un État du pavillon peu enclin à la coopération ou un propriétaire de navire irretrouvable suffirait à mettre en péril l'habile stratagème utilisé dans cette situation précise.

2) Des aménagements ponctuels à l'exclusivité pavillonnaire

264. La conclusion d'accords bilatéraux. La PSI s'est accompagnée de plusieurs accords bilatéraux initiés par les États-Unis, de manière à disposer d'une marge d'intervention plus étendue à l'encontre des navires étrangers présents en haute mer. Ces accords reprennent la

[917] S. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *op. cit*., p. 274 : « *After gaining permission of the German shipping company, PSI forces diverted the ship to an Italian port, where thousands of parts of uranium-enrichment equipment were discovered on board* ». Voir ég. I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 645.

[918] M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *op. cit*., p. 529. Voir ég. J. A. ROACH, « Proliferation security Initiative (PSI) : countering proliferation by sea », *op. cit*., p. 327 : « *Only four states participated, demonstrating that it is not essential that all PSI participants be involved in an actual interdiction (...) all activities were consistent with international and national legal requirements* ».

[919] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 245 : « *It was an action by some PSI participants, based on intelligence sharing and creative use of existing national and international law* ». Voir ég. J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit*., p. 58.

formule de ceux dits de « *shipboarding* » précédemment évoqués[920]. La stratégie américaine a consisté à conclure ce type d'arrangements avec plusieurs États assimilés à des pavillons de complaisance[921] tels que, par exemple, le Liberia, le Panama ou encore la Mongolie. Bien que des différences ponctuelles existent au sein de ces accords, ils affichent certaines caractéristiques et procédures communes. L'État souhaitant intervenir doit tout d'abord vérifier la nationalité de l'embarcation suspecte auprès de l'autorité pavillonnaire. Une fois cette confirmation reçue, une demande d'intervention peut être formulée afin d'aborder le navire pour et effectuer une enquête à bord. Cette demande peut toutefois être refusée par l'État du pavillon. Enfin, ces accords intègrent une procédure de consentement tacite[922]. Lorsque la demande adressée à l'État du pavillon n'a pas entraîné de réponse dans un délai de deux heures dans certains accords[923], ou quatre heures dans d'autres[924], le consentement à l'intervention est réputé avoir été valablement donné. Seule exception à cette procédure, l'accord américano-croate prévoit que les parties s'engagent à répondre aux demandes adressées dans un délai maximum de quatre heures, mais n'autorisent pas expressément

[920] *Cf. supra*, n°240.

[921] M. MALIRSCH & F. PRILL, « The proliferation security initiative and the 2005 Protocol to the SUA convention », *ZAÖRV*, vol. 67, 2007, p. 231. Voir ég. M. R. SHULMAN, « The proliferation security initiative and the evolution of the law on the use of force », *op. cit*., p. 813. Ég. R. WOLFRUM, « Fighting terrorism at sea : options and limitations under international law », in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM & R. LONG, *Legal challenges in maritime security*, *op. cit*., p. 18.

[922] I. CARACCIOLO, « International terrorism at sea between maritime safety and national security. From the SUA Convention to the 2005 SUA protocol », *op. cit*., p. 125 : « *But the singularity of the procedure resides in the mechanism of implicit consent to the right of visit when the time has elapsed without any response by the requested state. Clearly, very often the consent for authorization would be given implicitly since the time to respond is very short* ». Voir ég. F. SPADI, « Bolstering the proliferation security initiative at sea : a comparative analysis of ship-boarding as bilateral and multilateral implementing mechanism », *op. cit*., p. 261.

[923] Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Liberia Concerning Cooperation To Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials By Sea. Signed February 11, 2004; provisionally applied from February 11, 2004; entered into force December 9, 2004. Voir ég. Republic of Panama, May 12, 2004; entered into force December 1, 2004. Ég. Government of Belize August 4, 2005; entered into force October 19, 2005. Ég. The Government Of Mongolia October 23, 2007; entered into force February 20, 2008. Voir ég. T. L. MCDORMAN, «Maritime terrorism and the international law of boarding of vessels at sea : assessing the new developments», *op. cit*., p. 243.

[924] Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Marshall Islands Concerning Cooperation to Suppress the Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Their Delivery Systems, and Related Materials by Sea. Signed August 13, 2004; provisionally applied from August 13, 2004; entered into force November 24, 2004. Ég. Government Of Malta March 15, 2007; entered into force December 19, 2007. Ég. Republic of Cyprus July 25, 2005; entered into force January 12, 2006. Les dispositions de ces accords ne sont pas *stricto sensu* des clauses de consentement tacite, puisqu'elles exigent une validation de l'intervention par l'État du pavillon après quatre heures écoulées. Néanmoins elles peuvent être assimilées à des clauses de consentement tacite. Voir D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 250 : « *The concern appears to be to avoid positive autorisation but to achieve the same result as deemed consent* ».

l'intervention aucune réponse n'a été donnée dans ce délai[925]. Ainsi, au-delà de la facilitation du déroulement des procédures d'intervention en mer, ces accords permettent d'opérer une jonction entre les règles d'intervention sur l'espace et celles propres à la lutte contre les ADM[926]. De surcroît, compte tenu du fait que la PSI ne dispose pas d'une valeur juridique significative, le recours à ces accords constitue un soutien normatif supplémentaire, lequel s'intègre cette fois-ci dans le cadre de l'article 110 de la CNUDM[927]. Il reste que certains États sur lesquels pèsent de graves soupçons de participer à la prolifération d'ADM, comme la Corée du Nord, ne sont pour le moment pas amenés à conclure de tels accords avec les États-Unis, ce qui constitue une limite notable.

265. La permanence de la liberté des mers. Alors que la PSI et la pratique qui en découle apparaissent comme des mécanismes intéressants pour lutter contre le trafic d'ADM en mer, ils s'avèrent toutefois insuffisants pour offrir une réponse efficace à cette menace globale. Dans son essence, la PSI reste en effet une entreprise unilatérale. Elle s'est même vue qualifiée par la doctrine de « *village de Potemkine* », en ce qu'elle constitue en réalité une démarche exclusivement américaine, camouflée sous une apparence multilatérale[928]. Dans le même temps, la conclusion d'accords bilatéraux constitue, certes, une avancée certaine pour les États-Unis, mais son impact en tant que tel est limité dans la sphère juridique internationale. Certains auteurs ont d'ailleurs quelque peu surévalué la portée de la PSI.

[925] Article 4 § 4 (b) of the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Croatia concerning cooperation to suppress the proliferation of weapons of mass destruction, their delivery systems, and related materials Signed June 1, 2005; entered into force March 5, 2007 : « *The requested Party shall answer through its Competent Authority requests made for the verification of nationality and authorization to board and search within four (4) hours of the receipt of such written requests* ».

[926] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit*., p. 227.

[927] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*., p. 142 : « *It is rather the individual practice of state in the context of the PSI that bear legal significance* ». Voir ég. J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit*., p. 72.

[928] T. C. PERRY, « Blurring the ocean zones : the effect of the Proliferation security initiative on the customary international law of the sea », *ODIL*, vol. 37, 2005, p. 40 : « *The PSI Principles, in practice, will represent a Potemkin village behind whose facades the United States will undertake a broad campaign of interdiction* ». Voir ég. G. BLUM, « Bilateralism, multilateralism, and the architecture of international law », *HJIL*, vol. 49, 2008, p. 340 : « *BLTs are mostly drafted in symmetrical reciprocal terms, which are often discriminatory in application. In February 2004, for example, as part of its Proliferation Security Initiative to combat the proliferation of weapons of mass destruction, the United States signed a bilateral treaty with Liberia (the world's second-largest shipping registry after Panama) that accorded each other the right to board, search, detain, and seize the cargo of any vessel that is reasonably suspected of trafficking in missiles or weapons of mass destruction ("WMDs") on the high seas. Liberia, it turns out, does not have a navy*. ». Ég. M. I. SHAKER, « The evolving international regime of nuclear non-proliferation », *RCADI*, vol. 321, 2007, p. 117. Ég. F. ODIER, « Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer », *ADMer*, T. 10, 2005, p. 270.

Certains estiment qu'elle peut prétendre à instaurer une norme coutumière introduisant une nouvelle dérogation à l'exclusivité pavillonnaire en haute mer[929]. Cette assertion se montre toutefois bancale, car il s'avère que la pratique née sur la base de la PSI en haute mer est essentiellement limitée à une action américaine. Ainsi, il n'y a pas « *d'usage constant et uniforme* »[930] pour constituer l'élément matériel de la coutume, d'autant que certains États sont toujours ostensiblement hostiles à la PSI[931]. En outre, la très grande déférence accordée dans la déclaration de principes aux règles de droit international en vigueur, et en particulier à l'exclusivité pavillonnaire, plaide en la défaveur de la constitution d'une *opinio juris*[932]. Selon toute vraisemblance, il est tout à fait improbable qu'une norme de droit coutumier qui permettrait de déroger à l'exclusivité de l'État du pavillon existe, ou soit en voie de création en matière de lutte contre les ADM. Ici, le principe de liberté des mers résiste aux pressions que la pratique étatique lui administre. En revanche, si la portée de la PSI en elle-même reste limitée, son influence sur le mouvement international de prohibition du trafic d'ADM est tout à fait palpable.

B. Un rôle majeur dans l'interdiction des ADM

266. La PSI a conduit à initier un mouvement international en vue de la prohibition du transport d'ADM à l'échelle internationale. L'amendement du cadre SUA de 1988 par deux protocoles en 2005 illustre son influence (**1**) et de façon plus générale la manière avec laquelle la pratique peut œuvrer pour faire basculer une activité dans le champ de l'illicite (**2**).

---

[929] J. A. DOOLIN, « The Proliferation Security Initiative : Cornerstone of a New International Norm », *NWCR*, vol. 59, n°2, 2006, p. 40 : « *The Proliferation Security Initiative may represent the birth of a new such exception, by which, over time, the combination of law and seapower may close the oceans as a safe haven for proliferators of weapons of mass destruction* ». Voir ég. *contra* M. J. VALENCIA, « Is the PSI really the cornerstone of a new international norm? », *NWCR*, vol. 59, n°4, 2006, p. 123.

[930] M. SØRENSEN, « Principes de droit international public : cours général », *op. cit.,* p. 36 : « *Premièrement, il faut un usage constant et uniforme; deuxièmement il faut que cet usage soit basé sur une conviction juridique, une Opinio juris* ». Voir ég P. GUGGENHEIM, « Les principes de droit international public », *op. cit*., p. 51 : « *Mais les deux écoles sont en général d'accord pour admettre que le caractère obligatoire de la coutume suppose la réalisation de deux éléments : l'élément matériel consuetudo consistant en la répétition prolongée et constante des mêmes actes extérieurs, et l'élément psychologique opinio juris sive necessitatis consistant en la croyance au caractère obligatoire de la règle ainsi créée* ».

[931] R. PEDROZO, « The impending nuclear disaster : flaw in the international counter-proliferation regime at sea », *LUCILR*, vol. 9, 2011, p. 122 : « *DPRK, Iran, Myanmar, and Syria have not signed on to the initiative, while some other notable countries' have rejected PSI as contrary to international law. Unfortunately, many of the states that have not signed on to the PSI are strategically situated along the sea routes, which could significantly diminish the effectiveness of the interdiction regime envisioned by the initiative* ». Voir ég. I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 616.

[932] K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 174. Voir ég. R. RAYFUSE, « Regulation and enforcement in the law of the sea. Emerging assertions of a right to non-flag State enforcement in the high seas fisheries and disarmament contexts», *AYIL*, vol. 24, 2005, p. 194.

1) Une interrelation marquée entre la PSI et la réforme du cadre SUA

267. La PSI à l'initiative de la prohibition. La PSI constitue une étape importante dans la concrétisation d'un mouvement international de criminalisation du trafic d'ADM. En effet, en dépit de sa nature politique, cette initiative est animée par une véritable visée répressive. Elle s'est même vue octroyer le qualificatif d'instrument de « *coercition unilatéral collectif* »[933]. En ce sens, il est à noter que la PSI procède d'une démarche initialement conduite par un État qui anathématise un comportement, qui se répand ensuite à l'ensemble de ses partenaires. Toutefois, eu égard à sa nature particulière, la PSI ne se présente pas *per se* comme un instrument de droit pénal international. Elle ne définit aucunement les éléments constitutifs d'une incrimination conventionnelle commune à l'ensemble de ses soutiens. Ce faisant, il n'existe pas dans la déclaration de principes de normes de comportement identifiées, ni d'obligations clairement établies de réprimer de tels actes les ordres internes. La PSI est tempérée par sa nature juridique, et ne peut pleinement s'accomplir sans un engagement réel et complet de la part des États qui la soutiennent. La réforme du cadre SUA de 1988 est venue pallier cette lacune. Les deux protocoles de 2005 définissent dans un nouvel article 3*bis* différentes infractions visant à la fois le trafic d'ADM et le terrorisme maritime[934]. Ainsi, il est clair que dans ce processus de prohibition internationale du trafic d'ADM, la PSI intervient en amont de l'adoption de la norme conventionnelle. Elle contribue de la sorte à faire prendre conscience à la communauté internationale des manquements du droit international en matière de lutte contre le trafic d'ADM, et parvient à déclencher une évolution normative. La PSI s'apparente alors en quelque sorte à un instrument d'« *avant-garde* »[935], un prodrome d'une norme internationale qui criminalise un acte précis. Elle participe ainsi au basculement du trafic d'ADM dans le champ de l'illicite en anticipant et en initiant l'internationalisation de la réprobation.

268. Une coopération plus rigide en haute mer. Le rôle d'éclaireur du droit international qu'incarne la PSI se manifeste pareillement au niveau des modalités de coopération

[933] P. DAHAN, « La PSI, poste avancé de la lutte contre la prolifération – de la diplomatie de réaction à la diplomatie d'anticipation », *AFRI*, vol. VI, 2005, p. 442 : « *La PSI comporte aux moins trois objectifs essentiels. Le premier, de nature coercitive, porte sur l'interception de transferts d'armes de destruction massive, de leurs vecteurs ou des équipements et matériels contribuant à leur fabrication, provenant ou à destination de pays ou d'entités suscitant des préoccupations dans ce domaine* ». Voir ég. S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit.,* p. 60.

[934] *Cf. supra*, n°167.

[935] M. MALIRSCH & F. PRILL, « The proliferation security initiative and the 2005 Protocol to the SUA convention », *op. cit*., p. 232. Voir ég. J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law*, *op. cit.,* p. 31.

interétatique en haute mer. Cette initiative, bien qu'elle adopte une posture particulièrement révérencieuse à l'égard du principe d'exclusivité de l'État du pavillon, a encouragé la conclusion d'accords bilatéraux dont certains sont antérieurs au cadre SUA 2005. Or, il apparaît distinctement que ces accords témoignent de certaines caractéristiques communes non négligeables avec l'article 8*bis* de la Convention SUA[936]. Dans les deux cas, aucune intervention ne peut être menée sans qu'une demande préalable ait été faite à l'État du pavillon. De même, une procédure de consentement tacite est prévue à la fois dans les accords bilatéraux et la Convention. Il faut toutefois relever que dans ce dernier cas, la procédure n'est pas automatique. Les États qui souhaitent y adhérer doivent préalablement le notifier au secrétariat général. Le délai a compter duquel un État est présumé avoir consenti à l'intervention est de quatre heures, à l'instar de certains accords bilatéraux[937]. En quelque sorte, la pratique américaine a constitué un archétype coopératif sur lequel se sont forgées les dispositions de l'article 8*bis*[938]. Cependant, les mécanismes d'intervention introduits par la Convention SUA 2005 sont beaucoup plus rigides que ceux des accords bilatéraux. La volonté d'aménager le principe d'exclusivité rencontre plus d'objections si ce n'est dirimantes, tout le moins plus marquées dans un cadre multilatéral. Du reste, la conclusion du cadre SUA 2005 a permis de se défaire de certaines lacunes de la PSI relatives aux mesures réalisables en haute mer et de constituer un cadre commun aux États dans la lutte contre les ADM[939].

2) La fonction instigatrice de la pratique

269. L'unilatéralisme comme posture initiale. La PSI prend naissance d'une volonté exclusivement américaine de lutter contre le trafic d'ADM. L'unilatéralisme de cette démarche catalyse l'essentiel des critiques formulées à l'encontre de la PSI[940]. Elle est perçue

[936] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 257. Voir ég. J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », *op. cit*., p. 68-71.

[937] Article 8 § 2 du protocole à la convention SUA introduisant un article 8*bis* § 5 (d).

[938] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 313 : « *The bilateral agreements permitting a right of visit then provided another model for ship-boarding on which the United States could draw in coordinating the negotiations on the 2005 Protocol* ».

[939] R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », *op. cit*., p. 370 : « *This would alleviate some of the concerns expressed by some States that interdictions and boardings under the PSI might be abused* ». Voir ég. M. MALIRSCH & F. PRILL, « The proliferation security initiative and the 2005 Protocol to the SUA convention », *op. cit*., p. 238

[940] Y. H. SONG, « The U.S. Led proliferation security initiative and UNCLOS : legality, implementation, and an assessment », *op. cit.*, p. 127-130. Voir ég. M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *op. cit*., p. 221.

comme une volonté de faire passer les intérêts individuels d'un ou de quelques États avant ceux de la communauté internationale, faisant – à terme - courir le risque d'un démembrement du droit international. Ce constat a été effectué par l'ancien secrétaire des Nations Unies Boutros Boutros-Ghali selon lequel il existe une « *tentation permanente des États d'en revenir aux procédés unilatéraux dès qu'ils sentent leurs intérêts du moment compromis* »[941]. Toutefois, bien qu'une action unilatérale puisse soulever certaines craintes fondées, elle peut parallèlement contribuer au développement d'une norme multilatérale. La doctrine parle à ce titre de « *multi-unilatéralisme* »[942]. C'est en particulier le cas lorsqu'une entreprise unilatérale cherche à accomplir un dessein collectif, et en particulier la répression d'un acte illicite transnational[943]. Tel est le cas de la PSI, qui entend non seulement faciliter la répression du trafic d'ADM par les États-Unis, mais également se propager à d'autres États pour parvenir à une répression à l'échelle internationale. La perception, par ces États, d'une démarche unilatérale est amenée à varier selon la légitimité donnée à cette entreprise. Si elle est considérée comme illégitime, elle risque de rencontrer des oppositions marquées de la part des autres États[944]. A contrario, lorsqu'elle est perçue comme légitime, elle peut contribuer au façonnement d'une nouvelle norme de droit international[945]. Ainsi, si la PSI demeure critiquable, elle ne doit pas être appréciée uniquement à l'aune du contenu de ses dispositions intrinsèques. Elle constitue une composante non négligeable de l'évolution du paradigme qui gouverne la société internationale relativement au trafic d'ADM.

270. Une prohibition commune comme objectif. Les interrelations entre la pratique initiée par un ou plusieurs États et la conclusion d'une norme conventionnelle sont courantes

[941] B. BOUTROS-GHALI, « Le droit international à la recherche de ses valeurs : paix, développement, démocratisation », *RCADI*, vol. 286, 2000, p. 19. L'auteur ajoute « *La projection dans l'avenir, la solidarité, la générosité ne sont pas la qualité spontanée des États et des gouvernants, chacun le sait* ». Voir ég. G. BLUM, « Bilateralism, multilateralism, and the architecture of international law », *op. cit*., p. 325 : « *Unilateralists, on the other hand, are deeply suspicious of inclusive accords. (…) Consequently, unilateralists prefer, if anything, treaties with limited participation, allowing their governments to pick and choose partners and obligations* ». Voir ég. L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », *op. cit*., p. 47.

[942] D. R. ROTHWELL, « The proliferation security initiative : amending the Convention on the law of the sea by stealth? », in D. D. CARON & H. N. SCHEIBER, *The oceans in the nuclear age – legacies and risks*, Colloque de Berkeley, 2006, éd. Brill, 2014, p. 293.

[943] M. GARDNER, « Channeling unilateralism », *HILJ*, vol. 56, n° 2, 2015, p. 350 : « *This Article has argued that unilateralism operating within a multilateral framework can further collective goals (such as the suppression of transnational crime) while promoting greater treaty compliance. Given the strictures of international law, channeled unilateralism may be the most practical workaround to the enforcement gap in transnational criminal law* ».

[944] G. SHAFFER & D. BODANSKY, « Transnationalism, unilateralism and international law », *TEL*, vol. 1, 2012, p. 41.

[945] *Ibid.* Voir ég. H. S. NYE, « Political lesson of the new law of the sea regime », in B. OXMAN, D. CARON & C. BURDERL, *Law of the sea : U. S. policy dilemma*, Colloque de Berkeley 1982 et de Montego Bay 1983, éd. Institute for contemporary Studies Press, 1983, p. 123.

dans la sphère internationale. Le juge Treves explicite ce jeu d'influence réciproque lorsqu'il relève que « *les grandes conventions de codification sont ainsi, en même temps, le fruit de la pratique des États, un élément de celle-ci et un point de départ d'une nouvelle pratique* »[946]. La spécificité du processus, qui a débuté dès l'initiation de la PSI jusqu'à l'adoption d'une convention multilatérale, réside dans son appréhension de la menace. Le rôle de la pratique telle que conçue dans le cadre de la PSI consiste à mettre au ban une activité initialement considérée licite au regard du droit international, en cherchant à opérer son basculement dans la sphère de l'illicéité. À cette fin, elle recourt à une méthode qui n'est pas sans rappeler celle utilisée par le Royaume-Uni dans le mouvement de prohibition du commerce des esclaves au XIXème siècle[947]. Considérations religieuses mises à part, dans ces deux situations, le point de départ de la criminalisation est le fruit de la volonté unilatérale d'un État de lutter contre une activité donnée. Cette initiative se matérialise par la conclusion d'un accord de nature non contraignante entre plusieurs États, lequel symbolise leurs intentions de s'engager dans la lutte contre cette activité identifiée. Tel est le cas par exemple de la déclaration de Vienne de 1815 sur l'abolition de la traite négrière ainsi que de la déclaration de principes de la PSI. Pour donner plus d'ampleur à cette entreprise, différents accords bilatéraux ont subséquemment été conclus[948] afin de doter les États des moyens juridiques opérants leur permettant d'intervenir de concert contre les navires étrangers suspects. Ces accords bilatéraux ont, par la suite, conduit à la conclusion d'un accord multilatéral. Cette similitude entre ces deux méthodes illustre le rôle central que revêt la pratique étatique pour faire naître un mouvement de prohibition internationale. La PSI se manifeste ici comme un accélérateur de particules juridiques et historiques. Elle incarne une forme de palingénésie d'une pratique ancienne dans un contexte nouveau pour se saisir des menaces contemporaines et initier leur répression à l'ensemble de la communauté internationale.

[946] T. TREVES, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *op. cit.*, p. 25.
[947] *Cf. supra*, n°2. Voir ég. M. R. SHULMAN, « The proliferation security initiative and the evolution of the law on the use of force », *op. cit*., p. 806 : « *Over the years that followed, Britain was able to transform this moral preference into a universal norm (…) For the PSI to gain effectiveness today, its actions must be grounded in international law and minimize its destabilizing effects* ».
[948] M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *op. cit*., p. 535 : « *Meanwhile, Britain had already returned to the bilateral track. The Anglo-Portuguese Treaty of 1817 was the "first great international treaty of the Modern Age against the African slave trade. trade. Through it, Britain and Portugal agreed to abolish all slave trading north of the Equator, and accorded each other a carefully limited reciprocal right of visitation with respect to any of their merchant ships suspected of carrying* ». Voir ég. W. G. GREWE, *The epochs of international law*, Traduction M. BYERS, éd. De Gruyter, 2000, p. 560. Voir ég. E. A. NADELMANN, « Global prohibition regimes : the evolution of norms in international society », *International Organization*, vol. 44, n°4, 1990, p. 479.

271. Conclusion du chapitre. Du fait de sa nature hétérogène, la pratique étatique occupe une place à part au sein de l'ordre juridique international. Dans un contexte de lutte contre les activités illicites en mer, elle peut se situer en aval des conventions internationales. Elle prend alors appui sur les normes conventionnelles en vigueur et cherche à les projeter dans une dynamique nouvelle, en vue de surmonter un obstacle (matériel ou juridique) qui se présente aux États. Elle peut également se situer en amont de ces conventions, dans le but d'infléchir la prohibition d'une activité par un maximum d'États. Dans les deux cas, la pratique doit composer avec les normes internationales en vigueur. Cette délicate articulation a été mise en exergue par le professeur Kohen selon lequel « *la pratique peut certainement témoigner de la création, modification, interprétation ou extinction des règles ; elle peut aussi témoigner tout simplement de l'exercice par les États de l'autonomie de leur volonté dans un domaine considéré, sans aboutir à la création d'une nouvelle règle* »[949]. Pour ce qui est de la lutte contre les activités illicites en mer, la pratique étatique reste animée par les grands principes d'utilisation des espaces maritimes, et particulièrement celui de liberté des mers. L'objectif de ces pratiques n'est pas d'éteindre cette règle, ni d'y déroger de façon automatique, mais bien d'initier des procédés qui ménagent à la fois les impératifs sécuritaires et ceux de liberté d'usage. Pour ce faire, les États font preuve d'une créativité singulière[950]. Ils cherchent à insuffler une dose de pragmatisme dans un corpus normatif à visée plus générale en interrogeant la pertinence de certains mécanismes d'intervention, et en initiant de nouveaux modes de coopération.

[949] M. G. KOHEN, « La pratique et la théorie des sources du droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international : Colloque de Genève*., éd. Pedone, Paris, 2004, p. 111.

[950] S. SUR, « La créativité du droit international », *RCADI*, vol. 363, 2014, p. 310 : « *Par créativité, il ne faut donc pas entendre une création ex nihilo ni des ruptures fondamentales qui changeraient la nature même du système. Il s'agit plutôt de la possibilité d'exploiter, de développer,de perfectionner les virtualités qu'offrent les modes de formation et d'application du droit, sans porter atteinte à leurs principes fondamentaux, et tout au contraire en les mettant en œuvre* ».

Chapitre 2 – La réactivité de la pratique des organisations internationales

272. Plusieurs entités internationales ont pour vocation d'encadrer et de réguler certains comportements ou activités qui se déroulent dans un contexte international. Certaines d'entre elles sont susceptibles de prendre part à la lutte contre les menaces à la sûreté maritime. C'est le cas de l'Organisation maritime internationale, ou encore de l'office des Nations unies contre la drogue et le crime. Toutefois, un organe occupe une place centrale dans la lutte contre ces menaces qui se déroulent sur l'espace maritime, il s'agit du Conseil de sécurité des Nations Unies. Principal responsable du maintien de la paix et de la sécurité internationale, comme le précise l'article 24 de la Charte des Nations Unies, il bénéficie à ce titre de prérogatives remarquables devant servir un dessein collectif. C'est ainsi que pour se défaire des menaces en mer, il instaure une pratique bien différente de celle initiée individuellement par les États. Lorsqu'il s'intéresse aux actes criminels et délictueux perpétrés en mer, le Conseil est en effet amené à participer à la définition et l'interdiction de certaines activités qui ne font l'objet d'aucune prohibition internationale (**Section 1**). Son intervention peut également s'inscrire dans une perspective plus opérationnelle, avec l'adoption de mesures exceptionnelles venant faciliter l'action menée par les États sur l'espace maritime (**Section 2**).

Section 1 – Le Conseil de sécurité dans la lutte contre les activités illicites transnationales

273. Afin d'endosser la lourde responsabilité qui lui incombe d'assurer le maintien de la paix et de la sécurité internationale, le Conseil de sécurité se voit attribuer des prérogatives qui lui sont spécifiques en vertu de l'article 24 alinéa 2 de la Charte des Nations unies. Ce dernier peut entreprendre différentes actions, pouvant aller jusqu'au recours à des mesures coercitives. Ce pouvoir exceptionnel n'est pas inconditionnel, et doit se fonder sur les dispositions de la Charte, laquelle évoque principalement des situations concernant des litiges interétatiques. Le Conseil a pu faire une interprétation large de ce texte pour s'intéresser aux actes criminels et délictueux perpétrés par des personnes privées (**Paragraphe 1**) au point de contribuer à la définition et à l'interdiction de certains comportements (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Le rattachement de l'action du Conseil aux acteurs privés

274. Les prérogatives reconnues au Conseil de sécurité répondent à un impératif préalable de qualification mentionné dans l'article 39 de la Charte. Le contenu de cet article paraît s'adresser essentiellement aux États, ce qui rend son application aux personnes privées, criminels et délinquants, *a priori* difficile (A). Pour se saisir de ces actes, il a été amené à faire preuve d'une certaine inventivité dans son opération de qualification (B)

A. La criminalité internationale sous l'empire de l'article 39 de la Charte

275. Le Conseil de sécurité est amené à exercer ces prérogatives en cas de « *menace contre la paix, rupture de la paix ou d'acte d'agression* » (1). Ces situations se rattachent difficilement aux actes illicites commis en mer (2).

1) Une action au nom de la sécurité collective

276. Des pouvoirs qui découlent de la constatation. L'autorité du Conseil de sécurité se forge à partir de son pouvoir de constatation. Il peut intervenir lorsqu'il se trouve confronté à l'une des hypothèses mentionnées par l'article 39, à savoir la « *menace contre la paix, rupture de la paix ou acte d'agression* ». Pour ce faire, il procède en deux étapes. D'abord, le Conseil est amené à apprécier la matérialité des faits de la situation qui lui est présentée, c'est là son pouvoir de constatation. Puis, il doit procéder à leur qualification à l'aune des différentes catégories susmentionnées de l'article 39[951]. Il convient d'ajouter que ce pouvoir de qualification du Conseil de sécurité n'emporte de conséquences juridiques que s'il est suivi par l'adoption de mesures prises sur la base du chapitre VII[952]. Il s'agit d'un préalable indispensable, mais qui - pris isolément - reste d'une influence limitée. Par suite de son opération de qualification, le Conseil apprécie les mesures qu'il peut adopter. Il dispose pour ce faire de plusieurs possibilités. L'article 39 de la Charte énonce que le Conseil « *fait des*

[951] P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public*, *op. cit*., p. 1099. Voir ég P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit*., p. 141 « *Aux termes de l'article 39, ce n'est qu'après avoir qualifié une situation de menace pour la paix et la sécurité internationales, de rupture de la paix ou d'acte d'agression que le Conseil peut recommander ou imposer les mesures qui lui paraissent nécessaires pour remédier à cette situation* ».

[952] L. A. SICILIANOS, « Entre multilatéralisme et unilatéralisme : l'autorisation par le Conseil de sécurité de recourir à la force », *RCADI*, vol. 339, 2009, p. 44 : « *En d'autres termes, dans le contexte du chapitre VII, la qualification de l'article 39 ne produit pas, à elle seule, d'effets juridiques. Si le Conseil n'adopte pas de sanctions ou d'autres mesures précises, l'importance de la constatation d'une menace contre la paix ou d'une rupture de la paix est limitée au niveau politique* ».

recommandations ou décide quelles mesures seront prises conformément aux articles 41 et 42 ». Ces deux articles constituent le cœur des mesures coercitives qu'il peut adopter, susceptibles d'être déployées en mer. L'article 41 évoque les sanctions non-militaires réalisables par le Conseil. Celles-ci peuvent comprendre entre autres « *l'interruption complète ou partielle des relations économiques et des communications (...) maritimes* ». De même, l'article 42 précise que le Conseil *« peut entreprendre, au moyen de forces (...) navales toute action qu'il juge nécessaire au maintien ou au rétablissement de la paix et de la sécurité internationale* ». Le recours à la force est ici explicitement envisagé. Il faut par ailleurs ajouter que l'invocation de l'article 42 n'est pas conditionnée par l'utilisation préalable de l'article 41. C'est ce qu'expose Michel Virally qui énonce que le Conseil n'est pas « *obligé de suivre une gradation, en commençant par les mesures les plus bénignes pour terminer par les mesures militaires si les précédentes n'ont pas produit l'effet escompté* »[953]. Il convient de relever que certaines des résolutions adoptées sur la base du chapitre VII ont eu une incidence sur les droits de navigation maritime[954]. C'est le cas par exemple de la résolution 665 (1990)[955] sur l'occupation du Koweït par l'Irak, dont le paragraphe premier autorise expressément l'arrêt et l'inspection des navires marchands qui transgressent les restrictions d'importation de la résolution 661 (1990).

277. L'inadaptation relative de la Charte face à la criminalité internationale. L'article 39 de la Charte constitue la porte d'entrée dans le Chapitre VII. Il recense trois situations dans lesquelles le Conseil peut recourir aux mécanismes de sécurité collective. Il s'agit des « *menace contre la paix, rupture de la paix ou acte d'agression* ». Ces trois hypothèses ne sont pas clairement définies par la Charte. Toutefois, cette omission n'est pas décisive pour permettre leur compréhension. En effet, tant l'analyse conceptuelle de ces termes que l'étude empirique de la pratique du Conseil, à travers la kyrielle de résolutions qu'il a adopté, permettent de mettre en lumière l'existence de différences réelles entre ces trois notions, en

[953] M. VIRALLY, *L'organisation mondiale*, éd. Armand Colin, 1972, p. 482. Voir ég. G. COHEN JONATHAN, « Article 39 », in J. P. COT & A. PELLET, *La Charte des Nations Unies – commentaire article par article*, 2ème éd., éd. Economica, 1991, p. 649.

[954] A. H. A. SOONS, « A 'new' exception to the freedom of the high seas : the enforcement of U. N. sanctions », in T. D. GILL & W. P. HEERE, *Reflections on principles and practice of international law - Essays in honour of Professor Leo Bouchez*, éd. Brill Nijhoff, 2000, p. 205. Voir ég. R. Mc LAUGHLIN, *United Nations naval peace operations in the territorial sea*, éd. Martinus Nijhoff, 2009, p. 5. Voir ég. R. R. CHURCHILL, « Conflicts between United Nations security council resolution and the 1982 United Nations convention on the law of the sea, and their possible resolution », *IYHR*, vol. 38, 2008 p. 185. Voir ég. R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcement operations », *IRRC*, 2016, p. 480-481. Voir ég. P. WECKEL, « La chapitre VII de la Charte et son application par le Conseil de sécurité », *AFDI*, vol. 37, 1991, p. 186.

[955] C. S. / Rés. 661 (1990), 6 août 1990. Voir ég. C. S. / Rés. 665 (1990), 25 août 1990. Ég. N. RONZITTI, « Le droit humanitaire applicable aux conflits armés en mer », *RCADI*, vol. 242, 1993, p. 170.

particulier quant à leur intensité. Il en est ainsi notamment de l'agression, qui paraît revêtir un degré de gravité supérieur aux deux autres hypothèses évoquées. Cette notion se présente comme « *la forme la plus grave et la plus dangereuse de l'emploi de la force* »[956]. Le Conseil l'invoque principalement dans le cas de litiges interétatiques majeurs. La rupture de la paix semble se situer théoriquement en dessous de l'agression, même si dans les faits, le Conseil en fait un usage habile et l'invoque avec une certaine dextérité politique[957]. Cette qualification a été utilisée notamment dans des situations de conflits impliquant les forces armées, comme ce fut le cas lors de la guerre de Corée par exemple[958]. Il est ici manifeste que ces deux hypothèses recouvrent un même état de fait, celui d'un « *déclenchement réel des hostilités* »[959], qui n'est pas nécessairement caractérisé dans le cas d'une « *menace contre la paix* », par nature plus hypothétique. Ainsi, l'absence de définition formelle de ces deux notions n'empêche pas de constater que les situations qu'elles recouvrent sont celles d'une conflit avéré entre deux États. Par conséquent, elles ne peuvent guère être invoquées pour ce qui est des menaces à la sûreté maritime.

2) Une interprétation extensive des menaces contre la paix

278. La latitude octroyée au Conseil de sécurité. La volonté initiale des rédacteurs de la Charte a été de ne pas définir les trois hypothèses mentionnées à l'article 39 afin de ne pas les enfermer dans un sens invariable et définitif. De cette manière, le Conseil dispose d'une certaine marge de manœuvre pour évaluer les situations factuelles qui lui sont présentées et

[956] AGNU, Rés. 3314(XXIX), 14 décembre 1974. Voir à ce sujet : G. COHEN JONATHAN, « Article 39 », in J. P. COT & A. PELLET, *La Charte des Nations Unies – commentaire article par article*, *op. cit*., p. 659.

[957] P. D'ARGENT, J. D'ASPREMONT LYNDEN, F. DOPAGNE, R. VAN STEENBERGHE, « Article 39 », in J. P. COT, A. PELLET, M. FORTEAU, *La Charte des Nations Unies*, 3ème éd., éd. Economica, 2005, p. 1151 : « *Cela étant, dans au moins trois des quatres situations où le Conseil de sécurité a constaté une « rupture de la paix », celle-ci était pourtant le résultat de ce qui paraissait plutôt relever d'une peu contestable « agression » armée (…) Cette préférence du Conseil pour la qualification de « rupture de la paix » s'explique par son souhait de ne pas devoir identifier un éventuel agresseur et sa volonté de ne pas se prononcer sur la « culpabilité » de ce dernier* ».

[958] C. S. / Rés. 82 (1950), 25 juin 1950. Voir à ce sujet : E. DE WET, *The Chapter VII powers of the United Nations Security Council*, Thèse, Université de Zurich, 2002, éd. Hart Publishing, 2004, p. 144 : « *the term breach of peace would denote a serious outbreak of armed hostilities, but which is not so serious as to constitute an act of aggression* ». Voir ég. N. BLOKKER, « The crime of aggression and the United Nations Security Council », *LJIL*, vol. 20, issue 4, 2007, p. 880.

[959] E. DE WET, *The Chapter VII powers of the United Nations Security Council*, *op. cit*., p. 138 : « *As a « breach of the peace » and an « act of aggression » concern (different degrees of) the actual outbreak of hostilities, a « threat to peace » has to amount to less* ». Voir ég. P. D'ARGENT, J. D'ASPREMONT LYNDEN, F. DOPAGNE, R. VAN STEENBERGHE, « Article 39 », in J. P. COT, A. PELLET, M. FORTEAU, *La Charte des Nations Unies*, *op. cit*., p. 1150 : « *À la différence du concept de « menace contre la paix », ces deux notions renvoient en effet à des situations dans lesquelles la paix a été rompue, en principe à la suite d'un emploi de la force armée* ».

déterminer s'il doit ou non invoquer les mécanismes de sécurité collective du Chapitre VII[960]. Cette souplesse interprétative est présente dans les deux postulats sus-évoqués. Parallèlement, la « *menace contre la paix* » se présente quant à elle comme plus spéculative et conjecturale. Le Conseil de sécurité peut donc en faire une interprétation plus extensive. À ce propos, il est indiqué de relever que « *menace contre la paix* » apparaît comme le rouage sur lequel s'articule de ce que la doctrine qualifie de véritable « *pouvoir discrétionnaire* »[961] au bénéfice du Conseil. Il détient en ce sens une « *libre appréciation de l'opportunité de la mesure à prendre, mais une opportunité intégrée à la légalité car légalement définie* »[962]. Cette discrétion dont il jouit est présente dans les trois situations présentes à l'article 39, mais s'exprime pleinement dans le cas particulier des « *menaces contre la paix* ». Il convient néanmoins de préciser que cette capacité d'interprétation n'est pas inconditionnelle. Assurément, même s'il « *n'existe aucun contrôle judiciaire direct (...) il existe des contrôles indirects, décentralisés et subtils qui sont caractéristiques du droit international général* »[963] venant encadrer ce pouvoir interprétatif du Conseil de sécurité. C'est pour cette raison que le professeur Bothe préfère relativiser la formule de « *pouvoir discrétionnaire* », lui préférant celle plus euphémique de « *marge d'appréciation* »[964]. Ainsi, indépendamment de

[960] J. MATAM FARRALL, *United Nations sanctions and the rule of law*, éd. Cambridge University Press, 2007, p. 64 : « *The UN Charter does not elaborate upon what constitutes a « threat to the peace », a « breach of the peace », or an « act of aggression ». This lack of a precise definition was intentional, as the founders aimed to give the Security Council maximum flexibility in determining when it was necessary to respond to a particular situation* ».

[961] B. CONFORTI, « Le pouvoir discrétionnaire du Conseil de sécurité en matière de constatation d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 52-53 : « *La discrétionnalité peut se manifester surtout en ce qui concerne l'hypothèse de la menace contre la paix* ». Voir ég. P. H. KOOIJMANS, « The enlargement of the concept 'threat to the peace'», in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 111. Ég. T. M. FRANCK, « The security Council and 'threat to peace' : some remarks on remarkable recent development », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 84. Ég. J. COMBACAU, « Le pouvoir de qualification du Conseil de sécurité », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 26.

[962] G. CAHIN, « La notion de pouvoir discrétionnaire appliquée aux organisations internationales », *RGDIP*, vol. 107, n°3, 2003, p. 537. Voir ég. A. L. BRUGERE, *La « menace contre la paix » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies : réflexions sur un concept de droit international*, Thèse, Université de Genève, 2013, p. 70 : « *Le discrétionnaire se définit donc comme un espace de liberté intégré à la légalité* ».

[963] M. BOTHE, « Les limites des pouvoirs du Conseil de sécurité », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 70. L'auteur cite comme exemple « *la protestation par le refus d'obéissance, le contrôle juridictionnel indirect quand la question se pose comme question incidente devant des tribunaux nationaux ou internationaux et finalement l'acceptation par la communauté internationale* ».

[964] *Ibid.* p. 70

l'appellation retenue, il appert manifestement que le Conseil interprète avec une liberté certaine ces menaces.

279. Une notion en mouvement. Cette notion de « *menace contre la paix* » se distingue de ces deux voisines visées à l'article 39 en ce qu'elle se présente comme étant plus « *élastique* », c'est-à-dire susceptible d'être appréciée dans un sens plus large[965]. La flexibilité léguée à cette notion s'explique par la volonté initiale de laisser au Conseil le soin de s'ajuster face aux dangers évolutifs pesant sur la communauté internationale[966]. C'est d'ailleurs pour cette raison que le Conseil a une nette propension à s'appuyer plus aisément sur cette notion que sur les deux autres dans ses différentes résolutions. Cependant, compte tenu du caractère élastomère de la menace contre la paix, son appréhension par le droit constitue une tâche des plus ardues. Le professeur Combacau a permis d'en appréhender mieux les contours en définissant la « *menace contre la paix* » dans une formule reprise maintes fois. Selon l'éminent auteur, il s'agit d'une « *situation dont l'organe compétent pour déclencher une action de sanctions déclare qu'elle menace effectivement la paix* »[967]. En d'autres termes, une situation peut être considérée comme une menace au sens de l'article 39 qu'à partir du moment où le Conseil de sécurité l'a décidé. Cette inextricable agrégation de la menace à l'interprétation du Conseil a conduit une partie de la doctrine à la concevoir comme un « *produit indéfini* »[968]. Elle se rapproche ainsi, en quelque sorte, des « *notions à contenu*

[965] B. CONFORTI, « Le pouvoir discrétionnaire du conseil de sécurité en matière de constatation d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression », *op. cit*., p. 53 : « *il s'agit en effet d'une hypothèse vague et élastique qui, contrairement à l'agression et à la rupture de la paix, n'est pas nécessairement caractérisée par des opérations militaires ou en tout cas impliquant l'utilisation de la force, et qui par conséquent peut correspondre aux comportements les plus variés des États* ». Voir ég. M. BOTHE, « Les limites des pouvoirs du Conseil de sécurité », *op. cit*., p. 72 : « *C'est vraiment la notion de la menace à la paix qui offre les espaces les plus vastes pour une interprétation généreuse et pour une conception large des pouvoirs du Conseil*. » Voir ég. D. L. TEHINDRAZANARIVELO, « Le droit des Nations Unies et les limites au pouvoir de sanction du Conseil de sécurité », in L. FORLATI PICCHIO & L. A. SICILIANOS, *Les sanctions économiques en droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2003, éd. Brill Nijhoff, 2004, p. 244-248.

[966] J. MOUANGUÉ KOBILA, « Le processus d'intervention du conseil de sécurité dans la lutte contre le terrorisme international », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 438 : « *la ratio legis des auteurs de la Charte a été de ne pas définir cette notion et de renvoyer sa signification concrète aux circonstances non typifiées, pour une meilleure adaptation de l'action du Conseil dans le temps* ».

[967] J. COMBACAU, *Le pouvoir de sanction de l'ONU, étude théorique de la coercition non militaire*, éd. Pedone, 1974, p. 100. Voir ég. M. AKEHURST, *A modern introduction to international law*, éd. Routledge, 6ème éd.,, 1987, p. 219 : « *a threat to the peace seems to be whatever the security council says us a threat to the peace* ».

[968] J. M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », in SFDI, *Le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies*, Colloque de Rennes, éd. Pedone, 1995, p. 11.

variable » évoquées précédemment[969]. Elle ne dispose pas d'une interprétation figée, et est susceptible d'évoluer au fur et à mesure de son invocation dans les résolutions successives. Du reste, tant l'élasticité de cette notion que l'important pouvoir d'interprétation dont jouit le Conseil de sécurité sont susceptibles de constituer une fenêtre de tir suffisante lui permettant de s'intéresser aux actes illicites commis par des personnes privées.

B. L'assimilation de l'action des acteurs privés aux menaces contre la paix

280. Compte tenu de la marge de manœuvre dont il est titulaire, le Conseil de sécurité a pu qualifier certaines activités accomplies par des entités non étatiques de « *menace contre la paix* » à travers une appellation générique (1). Toutefois, afin de ne pas banaliser le recours aux mécanismes spécifiques de la sécurité collective, il a en parallèle été amené à fonder sa compétence, non pas sur l'acte illicite en tant que tel, mais sur la situation particulière d'un État (2).

1) La dimension maritime des « menaces génériques »

281. L'admission progressive des groupes criminels en tant que menace. Parmi les différentes situations mentionnées à l'article 39, la notion de « *menace contre la paix* » paraît celle la plus extensible pour justifier le recours aux mécanismes du Chapitre VII contre les menaces à la sûreté maritime. Pourtant, en dépit de la latitude octroyée au Conseil dans son pouvoir de qualification, ce dernier s'est longtemps abstenu de s'intéresser aux actes accomplis par les entités autres qu'étatiques. En effet, dans son acception la plus classique, ces menaces sont essentiellement perçues sous l'angle des conflits internationaux, c'est-à-dire impliquant plusieurs États[970]. Cette conception restrictive a évolué au fil du temps. Comme le relève le professeur Sorel, « *il apparaît clairement que les "menaces" peuvent désormais provenir de tous les domaines touchant la régulation humaine et non des seuls conflits*

[969] *Cf. supra*, n°171. Voir ég J. SALMON, « Les notions à contenu variable en droit international public », *op. cit*., p. 251. Ég. A. L. BRUGERE, *La « menace contre la paix » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies : réflexions sur un concept de droit international*, *op. cit*., p. 177.

[970] K. ODENDAHL, « La notion de menace contre la paix selon l'article 39 de la Charte des Nations unies - la pratique du conseil de sécurité », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 38 : « *Pendant plusieurs années, le Conseil de sécurité adopté une approche plutôt classique. Il a utilisé la notion pour adresser des situations de véritable conflit international (...) Les conflits armés entre États restent bien sûr des situations que le Conseil de menace contre la paix jusqu'à nos jours. Cependant, petit à petit, il élargi le concept* ».

interétatiques armés »[971]. De cette manière, le Conseil se laisse la possibilité, à travers l'exercice de son pouvoir de qualification, de s'adapter à l'évolution des dangers pouvant impacter la sécurité collective. Ces « *nouvelles menaces* »[972] ont été mises en lumière à la suite de la commission d'attentats terroristes importants, et en particulier celui du Lockerbie. Dans les résolutions 731 (1992) et 748 (1992)[973], le Conseil vise expressément les actes de terrorisme comme composante d'une « *menace contre la paix* ». Toutefois, dans ses résolutions, ce ne sont pas à proprement parler les agissements d'acteurs privés qui constituent une telle menace. Il s'agit plutôt de la défaillance des autorités libyennes eu égard aux requêtes qui leur ont été adressées[974]. Le Conseil s'intéresse donc ici à un cas précis d'attaque terroriste, accompli par des personnes privées, mais en opérant un rattachement avec une entité étatique.

282. Une condamnation du terrorisme sous toutes ses formes. Les évènements du 11 septembre 2001 ont conduit le Conseil de sécurité à réévaluer son approche de la « menace contre la paix » pour y intégrer l'action menée par des groupes criminels[975]. Une première émanation de ce basculement avait déjà été présagée dans la résolution 1333 (2000)[976]. Cette dernière cible, dès son préambule, certains acteurs privés parmi lesquels figure nommément Oussama Ben Laden, ainsi que les « *individus ou entités* » qui lui sont associés. Cette orientation s'est trouvée confirmée dans les résolutions adoptées en réponse aux attentats de 2001. Le préambule de la résolution 1373 (2001), des plus limpides, considère expressément que « *de tels actes, comme tout acte de terrorisme international, comme une menace à la paix*

[971] J. M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », *op. cit*., p. 13. Voir ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 238 : « *la notion de menace contre la paix, voulue lâche pour être en mesure de suivre l'évolution des dangers qui pèsent sur la sécurité internationale, est appelée à s'adapter pour tenir compte de ce phénomène récent* ».

[972] J. P. QUÉNEUDEC, « Conclusion – Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité et l'ordre public international », in SFDI, *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales*, Journée Franco-allemande, éd. Pedone, 2004, p. 287 : « *Lorsque l'on s'attache à identifier et à qualifier les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales, il est nécessaire de prendre en compte le caractère doublement nouveau de ces menaces. Il s'agit en effet, de menaces qui sont nouvelles non seulement quant aux formes qu'elles revêtent, mais aussi quant à l'objet sur lequel elles portent* ».

[973] C. S. / Rés. 731 (1992), 21 janvier 1992. Voir ég. C. S. / Rés. 748 (1992), 31 mars 1992.

[974] C. S. / Rés. 748 (1992), 31 mars 1992 : « *Constatant, dans ce contexte, que le défaut de la part du gouvernement libyen de montrer par des actes concrets sa renonciation au terrorisme et, en particulier, son manquement continu à répondre de manière complète et effective aux requêtes contenues dans la résolution 731 (1992) constituent une menace pour la paix et la sécurité internationale* ».

[975] R. J. DUPUY, « La communauté internationale et le terrorisme », in SFDI, *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales*, Journée Franco-allemande, éd. Pedone, 2004, p. 36. Voir ég. K. N. TRAPP, *State responsibility for international terrorism*, *op. cit*., p. 51-52. Voir ég. L. CONDORELLI, « Les attentats du 11 septembre et leurs suites : où va le droit international? », *RGDIP*, T. 105, n°4, 2001, p. 833.

[976] C. S. / Rés. 1333 (2000), 19 décembre 2000.

et à la sécurité internationale »[977]. De cette manière, le Conseil opère une évolution du paradigme qui gouverne son pouvoir de qualification. Pour la première fois, c'est une activité perpétrée par une entité non-étatique qui est ici intrinsèquement considérée comme comminatoire[978]. Un basculement s'opère dans la qualification de la menace : le passage de l'activité d'un État à celle d'une entité non-étatique est consommé. D'autre part, cette résolution se livre à une appréciation du terrorisme en tant que « *menace générique* ». Il ne s'agit pas pour le Conseil d'apprécier un cas concret, mais davantage d'apprécier une menace dont « *le champ d'application (...) est indéterminé dans le temps et dans l'espace* »[979]. Cette approche n'est pas restreinte aux seuls actes de terrorisme puisque par la résolution 1540 (2004) relative à la prolifération des ADM adopte sensiblement la même approche[980]. Ainsi, l'enclenchement du dispositif du Chapitre VII n'est pas limité à l'appréciation d'une situation matérielle précise, mais de façon plus générale à tous les actes de terrorisme « *en faisant totalement abstraction du contexte, de l'ampleur de ses effets, du contexte qui l'entoure* »[981]. Par cette démarche visant à essentialiser la qualification de menace contre la paix à tous les actes de terrorisme, le Conseil laisse entrevoir la possibilité de recourir aux rouages du Chapitre VII lorsque ce type d'actes est commis en mer, que ce soit contre un navire ou une plate-forme offshore. C'est d'ailleurs dans cette direction que s'oriente la résolution 1566 (2004), qui appelle à lutter contre le terrorisme, quelles que soient les formes qu'il est susceptible de prendre[982]. Ainsi, le cheminement par lequel le Conseil de sécurité est parvenu à étendre la qualification de « *menace contre la paix* » à toutes les formes de terrorisme illustre parfaitement la manière avec laquelle cet organe s'est progressivement érigé en tant que protagoniste dans la lutte contre de tels actes criminels internationaux.

2) Le rattachement à une entité étatique des actes spécifiquement maritime

283. La qualification d'une situation concrète. La volonté du Conseil de s'intéresser aux actes accomplis par des entités non-étatiques s'est trouvée confortée dans plusieurs

[977] C. S. / Rés. 1373 (2001), 28 septembre 2001.
[978] E. DE WET, *The Chapter VII powers of the United Nations Security Council*, *op. cit*., p. 172 : « *This particular determination of a threat to the peace constituted a novelty in that it was not merely directed at a particular terrorist act, but all (future) acts of terrorism* ».
[979] A. L. BRUGERE, *La « menace contre la paix » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies : réflexions sur un concept de droit international*, *op. cit*., p. 178.
[980] C. S. / Rés. 1540 (2004), 28 avril 2004.
[981] L. CONDORELLI, « Les attentats du 11 septembre et leurs suites : où va le droit international? », *op. cit*., p. 835. Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit*., p. 345.
[982] C. S. / Rés. 1566 (2004), 8 octobre 2004. « *Réaffirmant également qu'il est impératif de combattre par tous les moyens, conformément à la Charte des Nations Unies et au droit international, le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations* ». Voir ég. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 241.

résolutions comportant une dimension maritime affirmée. Toutefois, contrairement à sa façon de procéder en matière de lutte contre le terrorisme, le Conseil a préféré qualifier une situation précise plutôt que l'acte illicite en lui-même. L'exemple le plus probant se trouve dans la résolution 1816 (2008)[983]. Le Conseil relève que « *les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer (...) enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menace la paix internationale et la sécurité de la région* ». Dans la logique de cette résolution, ce n'est pas la piraterie maritime qui constitue directement une « *menace contre la paix* » au sens générique, mais bel et bien la situation en Somalie. Le Conseil se livre donc ici à une opération de qualification par ricochet de l'activité criminelle de personnes privées. Cet acte en tant que tel n'est ici perçu que comme un facteur d'exacerbation de la défaillance des autorités somaliennes, et c'est cette impotence étatique qui constitue une menace pour la communauté internationale[984]. Dans ses résolutions ultérieures ayant trait à la piraterie en Somalie, le Conseil a maintenu cette position. D'ailleurs, il a adopté une approche semblable en matière de lutte contre le trafic de migrants et d'êtres humains au départ de la Libye. La résolution 2240 (2015)[985] insiste dès son préambule sur la nécessiter de lutter contre de tels actes. Cependant, une légère différence est perceptible au stade de la qualification, puisque le Conseil se contente de préciser « *que la situation en Libye continue de menace la paix et la sécurité internationale* ». Ici, aucune corrélation n'est expressément mise en avant entre les actes visés et la déficience des autorités libyennes. Il ressort de ces résolutions que l'invocation des mécanismes du Chapitre VII est guidée non par la nécessité de lutter contre une activité criminelle, mais par la précarité de la position d'un État. Ces menaces à la sûreté maritime sont indirectement qualifiées par le Conseil, en tant que facteurs conduisant à aggraver la situation déjà fragile d'un État[986].

---

[983] C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008.

[984] T. TREVES, « Piracy and the international law of the sea », in D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, p. 123. Voir ég. J. JORGE URBINA, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », in J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. 291 : « *Quoique le conseil de sécurité ne considère pas que la piraterie constitue, en elle-même, une menace pour la paix – contrairement à ce qu'il a fait dans le passé quand il s'agissait du terrorisme, il estime que ces incidents aggravent la situation de la Somalie, laquelle a régulièrement été qualifiée de menace pour la paix, comme il transparaît dans les diverses résolutions approuvées depuis 1992* ».

[985] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015. Voir ég. C. S. / Rés. 2312 (2016), 6 octobre 2016. Ég. C. S. / Rés. 2380 (2017), 5 octobre 2017.

[986] K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, *op. cit*., p. 241 : « *une qualification au titre de l'article 39 est possible, même si elle apparaît indirecte* ». Voir ég. T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *EJIL*, vol. 20, n°2, 2009, p. 401 : « *The link is made indirectly, avoiding the criticism which the Council often incurs when applying this notion to matters hitherto not considered to be covered by*

284. Un recours prudent aux mécanismes de sécurité collective. Par ces dernières résolutions, le Conseil se livre à un habile jeu d'équilibre. D'un côté, il illustre sa volonté de participer à la répression d'actes criminels en pleine recrudescence sur l'espace maritime, en consentant à mettre en marche les rouages du Chapitre VII. De l'autre, en rattachant la qualification à la situation particulière d'un État, que ce soit en Somalie ou en Libye, il s'abstient de créer un précédent qui conduirait à recourir à ses prérogatives de façon trop récurrente[987]. Ainsi, il restreint son champ d'intervention en réservant l'exercice de ses prérogatives à des situations particulières. Cette diligence peut s'expliquer en partie par les critiques formulées à son encontre après l'adoption des résolutions précitées en matière de terrorisme. En effet, certains États ont émis des réserves sur la résolution 1373 (2001). Ils ont estimé qu'en agissant de la sorte, le Conseil sortait des attributions qui lui avaient été attribuées par la Charte, craintes partagées par une partie de la doctrine[988]. Parallèlement, il convient de relever que lorsque la qualification vise de façon précise la situation d'un État plutôt qu'une activité illicite identifiée, le Conseil se laisse la possibilité d'intervenir dans des domaines ne relevant pas, *a priori*, de sa compétence. Comme l'indique le professeur Philippe Weckel à propos du trafic de migrants, « *les malheureux qui tentent de franchir la méditerranée ne représentent évidemment pas une menace à la paix* »[989]. Aussi, lorsque le

---

the notion of threat to international peace and security ». J. M. THOUVENIN, « Piraterie maritime : pas d'« internationalisation » de la fonction juridictionnelle », *ACDI*, vol. 6, 2013, p. 66 : « *La piraterie est donc qualifiée en l'espèce comme une composante de la menace plus globale que fait peser la situation en Somalie*. »

[987] N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, *op. cit*., p. 280 « *The threat to international peace and security is identified as the situation in Somalia generally, rather than piracy and armed robbery in its own right, and so does not ostensibly create a broader precedent for the Security Council stepping on to deal with other serious or endemic situations of piracy and armed robbery at sea in specific regions* ».

[988] C. DENIS, *Le pouvoir normatif du Conseil des Nations unies : portée et limites*, Thèse, Université libre de Bruxelles, 2003, éd. Bruylant, 2005, p. 329-331. Voir ég. G. ARANGIO RUIZ, « On the security Council's 'Law-making'», *Rivista di diritto Internazionale*, vol. 83, 2000, p. 693 : « *notion that a political body – and a restricted body in particular – should be entrusted with judicial or law-making powers by a so-called informal or de facto Charter adaptation or amendment is contrary to the most elementary principles of civilized jurisprudence. It would be the negation of the very idea of law* ». Ég. L. CONDORELLI, « Les attentats du 11 septembre et leurs suites : où va le droit international? », *op. cit.,* p. 825 : « *la résolution 1373 soulève des problèmes forts délicats (...) le principal, à notre sens, est de savoir si vraiment le Conseil de sécurité a le pouvoir, conformément à la Charte, d'édicter sous forme de décision un texte contenant une réglementation générale que rien ne saurait justement distinguer, quant à son contenu, d'une convention musclée, destinée à régir toute lutte contre toute sorte de terrorisme* ». Ég. G. NOLTE, « Lawmaking through the UN security council. A comment », in R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Developments of international law in treaty making*, Séminaire, Max Planck Institute for comparative law and international law, éd. Springer, 2005, p. 239.

[989] P. WECKEL, « Le Conseil de sécurité autorise les États européens à intervenir contre le trafic de migrants au large de la Libye », *sentinelle droit international*, bulletin n°448, 11 octobre 2015. Voir ég. M. GESTRI, « EUNAVFOR MED : fighting migrant smuggling under UN Security Council resolution 2240 (2015) », *IYIL*, vol. 25, issue 1, 2016, p. 32 : « *Resolution 2240 might be considered as yet another example of the trend to consider exceptional humanitarian emergencies as situations allowing the Security Council to act under Chapter VII of the Charter* ». Ég. F. MUSSO, « L'engagement militaire de l'Union européenne dans la lutte contre le trafic de

Conseil s'appuie sur la situation propre à l'État libyen, il peut mettre en œuvre des mesures pour lutter contre cette forme particulière de criminalité et réagir face à cette crise humanitaire majeure. Ainsi, cette affiliation préalable du recours aux mécanismes de sécurité collective à la position particulière d'un État laisse au Conseil de sécurité une certaine marge de manœuvre dans sa capacité à intervenir contre certaines menaces à la sûreté maritime.

Paragraphe 2 : La contribution du Conseil à l'interdiction de certaines activités

285. La qualification par le Conseil de sécurité des actes accomplis par des entités non-étatiques de « *menace contre la paix* » a conduit à repenser son rôle dans la lutte contre la criminalité internationale. Il prend part au renforcement du dispositif international de lutte contre les menaces à la sûreté maritime, en contribuant à prohiber certains comportements (A), et en prenant acte de l'évolution de certains actes illicites internationaux (B).

A. Le rôle du Conseil de sécurité dans l'identification des menaces

286. Le Conseil de sécurité contribue à sa façon à interdire certains comportements revêtant une dimension internationale. Dans le cadre de la lutte contre les actes terroristes il s'est dressé comme un législateur international qui participe à la production de normes à finalité répressive (1), démarche qu'il a poursuivie en matière de lutte contre le trafic d'ADM (2).

1) Le Conseil en tant que législateur international

287. **La production normative du Conseil de sécurité**. La résolution 1373 (2001) incarne le virage amorcé par le Conseil de sécurité dans son approche de certaines formes de criminalité à l'échelle internationale[990]. Non seulement ce texte identifie expressément le terrorisme en tant que « *menace contre la paix* » de façon générique, mais il manifeste également la volonté du Conseil de jouer un rôle de coordinateur dans la répression des actes illicites transnationaux. Par cette résolution, il ne se contente plus simplement d'inciter ou de diriger l'action des États, mais cherche à produire du droit. En cela, la résolution 1373 (2001)

---

migrants en mer et le rôle du Conseil de sécurité des Nations Unies », in P. CHAUMETTE, *Richesses et misères des océans : conservation, ressources et frontières*, séminaire de Nantes, 2017 éd. Gomylex, 2018, p. 335.

[990] C. DENIS, *Le pouvoir normatif du Conseil des Nations unies : portée et limites*, *op. cit*., p. 144. Voir ég. B. STERN, « Le contexte juridique de « l'après » 11 Septembre 2001 », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 29.

se singularise en ce qu'elle contient des dispositions impératives qui pèsent sur les États[991]. Le Conseil se présente alors comme un « *législateur* » au sein de la communauté internationale[992], ou du moins il peut être considéré comme détenteur de pouvoirs normatifs [993] qu'il exerce parallèlement à ses pouvoirs habituels en matière de police. De façon plus précise, ce texte exige des États qu'ils « *érigent en crime la fourniture ou la collecte par leurs nationaux ou sur leur territoire (...) de fond que l'on prévoit d'utiliser (...) pour perpétrer des actes terroristes* ». Ce passage illustre le fait que le Conseil veut ici participer à l'établissement de véritables normes de comportement à l'échelle internationale qui sont les mêmes pour tous les États. En somme, il s'approprie le rôle incriminateur des conventions internationales répressives, et impose aux entités étatiques de traduire ses prescriptions en interne. Cette similitude avec le fonctionnement des conventions de droit pénal international évoquées précédemment ne s'arrête pas là puisque la résolution ajoute que les États doivent veiller à ce que les personnes privées qui participent à ces actes prohibés « *soient traduites en justice* » et incite les États à coopérer sur le plan pénal. Procédant ainsi, le Conseil « *impose à tous les États un ensemble d'obligations passives et actives, précises et inconditionnelles, qui*

---

[991] *Ibid.* p. 146 : « *l'ensemble des termes des paragraphes 1 et 2 sont clairs et précis : rédigés à l'indicatif présent, ils ne traduisent pas une sollicitation de la part du Conseil mais une véritable obligation que celui-ci met à charge des États (...) La pratique ultérieure du Conseil de sécurité confirme cette interprétation* ». Voir ég. Y. DINSTEIN, « The interaction between customary international law and treaties », *RCADI*, vol. 322, 2007, p. 420.

[992] P. KLEIN, « Le Conseil de sécurité et la lutte contre le terrorisme : dans l'exercice de pouvoirs toujours plus grands? », *RQDI*, hors-série, 2007, p. 139 : « *En adoptant de la sorte des énoncés obligatoires, généraux, permanents et abstraits (puisque leur application n'est en rien limitée, ni dans le temps, ni à une situation particulière), le Conseil de sécurité s'est ainsi posé, pour la première fois de son histoire, en créateur de normes générales, exerçant sur la scène internationale un pouvoir en tous points semblables à celui du législateur dans l'ordre juridique interne des États* ». Voir ég. G. ABI-SAAB, « The security council as legislator and as executive in its fight against terrorism and against proliferation of weapons of mass destruction : the question of legitimacy », in R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Legitimacy in international law*, Séminaire, Max Planck Institute for comparative law and international law, éd. Springer, 2008, p. 100 : « *a legal system can only manifest itself and prove its existence by performing certain types of activities or function, (...) namely the creation and modification of norms, the ascertainment of their application in specific situations and the enforcement, if need be of such determinations and other executory or enforceable legal decision. Thus defined, these are ''functions''in the sociological or phenomenological sense of the term ; the definition bein based on the mere observable description from outside of the content and modalities of the legal activity. It is in this sense and not in that of the formal constitutional separation of powers that I use the term ''legislative function''* ». Ég. P. M. DUPUY, « La communauté internationale et le terrorisme », *op. cit*., p. 36 : « *Cette résolution constitue un cas très exceptionnel de législation unilatérale international à portée immédiatement obligatoire pour tous (...) Le Conseil de sécurité, agissant explicitement en vertu du Chapitre VII de la Charte, s'affirme alors comme législateur international universel* ». Ég. S. TALMON, « The security council as world legislature », *AJIL*, vol. 99, 2005, p. 175. Ég. L. CONDORELLI, « Les attentats du 11 septembre et leurs suites : où va le droit international? », *op. cit*., p. 1234. Ég. G. GUILLAUME, « Terrorism and International Law », *ICLQ*, vol. 53, issue 3, 2004, p. 539.

[993] S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit*., p. 48 : « *Il serait plus approprié de parler d'un pouvoir normatif que d'une autorité législative. Encore ce pouvoir normatif est-il décomposé, puisqu'il doit être rendu efficace par des mesures internes d'application* ». Voir ég. S. SZUREK, « La lutte internationale contre le terrorisme sous l'empire du chapitre VII : un laboratoire normatif », *RGDIP*, 2005/1. p. 9.

les contraignent à participer sans restriction à la prévention et à la répression du terrorisme »[994].

288. Du terrorisme au transport d'ADM. La démarche accomplie par le Conseil dans la résolution 1373 (2001) se trouve confortée par la résolution 1540 (2004), qui porte sur le transport d'ADM[995]. Dans celle-ci, plusieurs paragraphes s'apparentent au contenu que d'une convention répressive. Le premier paragraphe de cette résolution se présente comme une interdiction d'ordre générale qui insiste sur le rôle précis des États comme acteurs indispensables à une lutte efficace contre cette activité. Le paragraphe suivant constitue le point central de cette résolution. Il illustre la volonté du Conseil de faire basculer le transport d'ADM dans l'illicéité, notamment lorsqu'il établit que « *les États doivent adopter et appliquer conformément à leurs procédures internes, une législation appropriée et efficace interdisant à tout acteur non étatique de fabriquer, se procurer, mettre au point, posséder, transporter, transférer ou d'utiliser des armes nucléaires, chimiques ou biologiques* ». Ce paragraphe est à nouveau représentatif de la proximité de cette résolution avec les textes de droit pénal international. Il définit un ensemble d'actes, de comportements visant les acteurs non-étatiques, et demande aux États d'adopter des législations nationales adéquates pour les réprimer[996]. De même, cette résolution incite non seulement à traduire ces comportements précités en droit interne, mais également d'incriminer la participation, la complicité, le financement et l'assistance à de telles activités[997]. Il faut ajouter que cette résolution s'inscrit dans une démarche préventive, en incitant les États à établir des procédures de contrôles dans leurs législations nationales. Enfin, cette résolution encourage, sous la forme de simples recommandations cette fois, au renforcement de la coopération interétatique par la conclusion d'accords comme le font les conventions internationales répressives. Ainsi, cette résolution poursuit l'action initiée par la résolution 1373 (2001), caractérisant la volonté du Conseil de

[994] P. WECKEL, « Le conseil de sécurité et la coopération judiciaire internationale », *RGDIP*, n°3, 2013, p. 630.
[995] *Id*., p. 629. Voir ég. S. SUR, « La résolution 1540 du Conseil de sécurité (28 avril 2004) : entre la prolifération des armes de destruction massive, le terrorisme et les acteurs non étatiques », *RGDIP*, n°4, 2004, p. 856. Ég. R. LAVALLE, « A Novel, if Awkward, Exercise in International Law-Making : Security Council Resolution 1540 (2004) », *NILR*, vol. 51, n°3, 2004, p. 411.
[996] A. TINE, « La stratégie antiterroriste du Conseil : esquisse d'un bilan provisoire de la mise en œuvre des résolutions 1373 et 1540 », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 467. Voir ég. X. PACREAU, « Le rôle de l'Union européenne dans la mise en œuvre des résolutions 1373 (2001) et 1540 (2004) du Conseil de sécurité », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 501.
[997] C. S. / Rés. 1540 (2004), 28 avril 2004, Para. 2 : « *Réprimant toutes les tentatives de l'une quelconque de ces activités, le fait d'y participer en tant que complice et le fait d'y fournir assistance ou de la financer* ».

sécurité de présenter « *un programme complet de lutte contre le terrorisme allant de la prévention sous tous ses aspects à la répression* »[998].

2) L'inscription de l'action du Conseil dans une dimension répressive

289. Une action résolument répressive. Les deux résolutions sus-évoquées témoignent du changement de perspective opéré par le Conseil de sécurité dans son appréhension du terrorisme international. Son approche initiale de ce phénomène a été qualifiée par le professeur Éric David de « *sociologique* », en ce qu'elle se concentre sur un « *phénomène étatique dont les manifestations individuelles ne doivent être considérées que sous l'angle de leurs causes* »[999]. Par ces résolutions, il s'est inscrit davantage dans une perspective « *criminologique* », qui se s'intéresse « *non plus aux causes mais aux symptômes* »[1000]. Ce revirement paradigmatique se caractérise par un accroissement de la dimension répressive des résolutions du Conseil. Ses textes sont en effet imprégnés des principes de droit pénal international et ce, pour apporter une réponse pénale aux actes de terrorisme international[1001]. Le Conseil s'efforce de se saisir de toute la chaîne répressive, depuis l'élaboration d'une norme d'incrimination jusqu'à la présentation des auteurs de tels faits devant une juridiction nationale. Les résolutions ultérieures confirment d'ailleurs cette inclinaison. Par exemple, les résolutions 1456 (2003) et 1566 (2004)[1002] incitent les États à renforcer la coopération pénale par le recours à la règle *aut dedere aut judicare*, selon laquelle ils s'engagent à extrader ou à poursuivre les auteurs d'actes terroristes. Ainsi, l'exercice par le Conseil de ce pouvoir normatif illustre sa volonté de ne plus se cantonner à la réalisation de simples injonctions à destination des États ; mais au contraire de prendre directement part à la lutte[1003]. Ses résolutions visent, tant par leurs objets que par les dispositions qu'elles mettent en œuvre, à

---

[998] S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », *op. cit.,* p. 32.

[999] E. DAVID, « Les Nations Unies et la lutte contre le terrorisme international », in J. P. COT, A. PELLET, M. FORTEAU, *La Charte des Nations Unies*, 3ème éd., éd. Economica, 2005, p. 174.

[1000] *Ibid.* p. 174. Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit*., p. 312.

[1001] Y. DANDURAND &. V. CHIN, « Implementation of transnational criminal law », in N. BOISTER & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, p. 438 : « *In 2011 (Sic) Security Council resolution 1373 specifically referred to the use of criminal law as a main response to terrorism* ». Voir ég. N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, *op. cit*., p. 70.

[1002] C. S. / Rés. 1456 (2003), 20 janvier 2003. Ég. C. S. / Rés. 1566 (2004), 8 octobre. Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit*., p. 337. L'auteur considère que ses résolutions sont de nature « *prélégislatives* ».

[1003] O. CORTEN, « Vers un renforcement des pouvoirs du Conseil de sécurité dans la lutte contre le terrorisme », in O. CORTEN, K. BANNELIER, T. CHRISTAKIS, B. DELCOURT, *Le droit international face au terrorisme*, Colloque de Paris, 2002, éd. Pedone, 2002, p. 275 : « *alors qu'auparavant il paraissait accepter de s'inscrire dans un cadre normatif dont l'élaboration restait essentiellement de la compétence des États (…) il paraît désormais se poser en centre de gravité de la création de certaines nouvelles règles juridiques* ».

s'inscrire dans une démarche fondamentalement répressive. Le Conseil se présente ainsi, en quelque sorte comme un administrateur de la coopération pénale internationale. Il participe à sa manière à l'internationalisation des droits pénaux étatiques par l'adoption de normes substantielles et procédurales, afin de parvenir à une action internationale coordonnée[1004].

290. Des résolutions inscrites dans une perspective générale. En se substituant aux conventions internationales dans la criminalisation de certaines activités liées au terrorisme internationale, le Conseil se présente comme un acteur central autour duquel s'articule la lutte contre le terrorisme international. Toutefois, ces deux textes ne s'inscrivent en rien dans une dimension maritime. Ils ne font bénéficier aux États d'aucun droit d'intervention en mer contre les navires étrangers. Il serait commode d'établir ce constat pour faire état d'une défaillance des résolutions du Conseil de sécurité, mais la réalité est tout autre. Étant donné que ces résolutions ont pour objectif d'appréhender le terrorisme dans une perspective générale, et non au travers les multiples formes qu'il est susceptible de prendre. Dès lors, il se révèle plus pertinent d'apprécier les résolutions 1373 (2001) et 1540 (2004) comme des composantes essentielles d'une dynamique répressive initiée à l'échelle internationale. La doctrine fait d'ailleurs état d'interrelations, et même de synergies existantes[1005] entre la PSI et la résolution 1540 (2004) qui lui succède temporellement. S'il est manifeste qu'il « *n'existe pas de relation organique* »[1006] entre ces deux textes, car la résolution 1540 (2004) ne se réfère à aucun moment à la PSI et ne se concentre pas sur les droits d'intervention en mer, il faut tout de même indiquer que ces deux textes disposent d'un même objectif, celui de lutter contre la prolifération des ADM. Ce constat est conforté par la relation de complémentarité entre cette résolution et le Protocole SUA de 2005[1007]. Assurément, il pourrait être établi que le texte adopté par le Conseil de sécurité se positionne en amont de cette dynamique répressive, en cherchant à interdire de façon générale la possession et le transport d'ADM à l'échelle internationale. Le Protocole de 2005 parachève ce mouvement et réprime à la fois l'utilisation et le transport dans un contexte spécifiquement maritime. Dès lors, les résolutions

[1004] *Cf. supra*, n°124. Voir ég. I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, op. cit.*, p. 195 et s.

[1005] C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit*., p. 58.

[1006] I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 640. D. R. ROTHWELL, « The proliferation security initiative : amending the Convention on the law of the sea by stealth? », *op. cit*., p. 288.

[1007] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*, p. 131 : « *Noteworthy also is that the 2005 Protocol and the above SC Resolutions complement each other, in the sense that while Resolution 1540 proscribes the manufacture, possession transport of WMD by non-state actors, the Protocol comes to criminalise the use of the latter weapons for terrorist purposes* ».

1373 (2001) et 1540 (2004), bien que dépourvues – de prime abord - de toute dimension maritime, doivent néanmoins s'apprécier comme des composantes d'un mouvement plus général de répression en mer du terrorisme international et du transport d'ADM de façon spécifique[1008]. Ainsi, sans pour autant désigner directement les actes accomplis sur l'espace maritime, ces textes participent à leur répression dans une optique plus globale.

B. Le rôle du Conseil de sécurité dans l'évolution des menaces en mer

291. L'action du Conseil de sécurité peut également se fonder sur l'aggravation, par une activité illicite, de la situation d'un État. Dans cette hypothèse, il peut inciter les États à adapter leurs législations à l'évolution de la criminalité internationale (1) et influencer ainsi indirectement le droit national (2).

1) Le Conseil de sécurité en tant que relai

292. Une nouvelle approche de la violence en mer. La recrudescence du phénomène de piraterie à la fin de la première décennie des années 2000 a mis en lumière la relative inadéquation entre la façon dont cette activité illicite est définie par le droit international et la matérialité contemporaine de ses actes. En effet, la définition de la piraterie maritime apportée par l'article 101 de la CNUDM repose sur un critère géographique précis. Pour caractériser l'infraction de piraterie, les éléments matériels doivent avoir été accomplis en haute mer[1009]. Or, de nos jours, de tels actes sont bien souvent perpétrés dans les eaux rattachées à la souveraineté d'un État côtier. Il revient alors, en principe, à ce dernier d'intervenir dans les eaux soumises à sa juridiction. Toutefois, dans le cas somalien, l'altération de son autorité et les dissensions politiques internes le rendent inapte à accomplir à cette mission[1010]. Il en résulte une incompatibilité entre ce que prescrit la norme internationale et ce qu'impose la

[1008] H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », *op. cit*., p. 491 : « *Cependant la résolution 1540 et le protocole de 2005 constituent des textes de droit international pénal incriminant les comportements proliférants. Ce faisant, ils déplacent les tensions classiques qui caractérisent les grandes conventions de désarmement en matière de procédure de contrôle 21 sur le terrain de la coopération pénal e, c'est-à-dire sur celui de l'établissement de la compétence des États vis-à-vis des auteurs de l'infraction de prolifération* ».

[1009] *Cf. supra*, n°102.

[1010] J. JORGE URBINA, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », *op. cit*., p. 287. Voir ég. P. MALLIA, « The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia », in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Serving the rule of international maritime law : Essays in honour of professor David Joseph Attard*, éd. Routledge, 2009, p. 218 : « *This understanding of the crime of piracy jure gentium effectively excludes many attacks on vessel occuring in internal waters or territorial seas* ».

réalité du terrain. Pour se défaire de cet accroc, l'OMI s'est donc essayée à une tentative de catégorisation de cette forme particulière de violence commise dans les eaux souveraines d'un État côtier. Dans son recueil de règles pratiques de 2001, elle opère une distinction entre la piraterie maritime telle que définie par la CNUDM, et une forme distincte d'acte violent en mer qualifiée de « *vol à main armée à l'encontre des navires* »[1011]. Cette dernière infraction correspond à « *tout acte illicite de violence ou de détention, ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits* ». Plusieurs éléments retiennent l'attention dans cette définition. De prime abord, il est patent que l'OMI reprend les actes de rapine, qui sont les éléments constitutifs de la piraterie maritime, en les intégrant dans un espace maritime nouveau, à savoir les eaux relevant de la juridiction d'un État. De cette manière, le vol à main armée désignerait en substance des actes assimilables à de la piraterie maritime, mais non commis exclusivement en haute mer ou en zone économique exclusive[1012]. En revanche, des différences ponctuelles existent entre ces deux formes de violences en mer. En effet, l'exigence que l'acte en question ait été accomplis à des fins privés ainsi que la condition que deux navires soient impliqués ne sont retenues par l'OMI[1013]. Cet organisme a, par la suite, affirmé le besoin pour les États de traduire cette infraction au sein de l'ordre juridique interne. La résolution A.1002 (25) leur demande formellement d'adopter des législations répressives adéquates, et de poursuivre ou d'extrader leurs auteurs[1014].

293. Le Conseil de sécurité comme intermédiaire. Ces deux textes adoptés par l'OMI paraissent suivre le fonctionnement des conventions répressives. Ils définissent un comportement à prohiber et encouragent les États à traduire ses dispositions en droit interne

[1011] OMI / Rés. A.922(22), « Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires », 29 novembre 2001.

[1012] K. ZOU, « New developments in the international law of piracy », *Chinese JIL*, vol. 8, n°2, 2009, p. 327 : « *In comparison with the definition of piracy in the LOS Convention, the IMO definition on armed robbery against ships can be described as a definition for any piratical act which occurs in a place within the jurisdiction of States over such a crime* ».

[1013] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit*., p. 75.

[1014] OMI / Rés. A.1002(25), « Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes », 29 novembre 2007, para. 4.9 : « *take all necessary legislative, judicial and law enforcement action so as to be able, subject to national law, to receive and prosecute or extradite any pirates or suspected pirates and armed robbers arrested by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service* ». Voir ég. J. G. DALTON, J. A. ROACH & J. DALEY, « Introductory note to United Nations security council : piracy and armed robbery at sea – resolutions 1816, 1846 & 1851 », *ILM*, vol. 48, n°1, 2009, p. 129.

par des dispositions répressives. Néanmoins, les résolutions qu'adopte cet organisme international ont une portée purement exhortative[1015], contrairement à celles que peut potentiellement adopter le Conseil de sécurité lorsqu'il agit sous l'empire du Chapitre VII[1016]. La résolution 1816 (2008)[1017] sert ainsi de point de jonction entre l'action menée par ces deux organisations internationales. Elle évoque expressément les travaux entrepris par l'OMI et reprend la distinction opérée entre la piraterie et les actes de vols à main armée dans les eaux territoriales. Une nuance de taille est cependant à apporter. Le Conseil relaye la distinction entre ces deux actes illicites, mais ne reprend pas au mot près la définition qui en est donnée, ni n'en produit une nouvelle. Cette résolution ne se limite qu'à demander aux États « *de prendre des mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'acte de piraterie et de vols à main armée (…) conformément au droit international applicable* ». Procédant de la sorte, il donne une certaine assise au concept de « *vol à main armée à l'encontre des navires* » tel que défini par l'OMI. En l'introduisant dans une résolution prise sur la base du Chapitre VII, il lui donne une certaine légitimité suggestive, du moins sur le plan pratique. D'ailleurs, il faut relever que par la suite, certains arrangements régionaux comme le ReCAAP[1018] ou encore le code de Djibouti[1019] ont repris cette appellation et y ont apporté quelques retouches[1020]. En outre, lorsqu'il s'appuie sur cette distinction, le Conseil est guidé par un esprit de pragmatisme patent. Il cherche à orienter l'action des États vers une forme de criminalité particulière que sont les vols à main armée dans les eaux territoriales.

[1015] H. LEFEBVRE-CHALAIN, *La stratégie normative de l'organisation maritime internationale (OMI)*, Thèse, Université de Nantes, 2010, éd. PUAM, 2012, p. 161 : « *Selon nous, en considération de la pratique, l'utilisation du terme résolution pour désigner les actes adoptés au sein de l'OMI présente deux avantages : il permet de désigner indistinctement les mesures adoptées en vertu de ses pouvoirs consultatifs sur les questions maritimes et des pouvoirs de décision de l'organisation pour les questions internes ; elle présente en outre aussi l'avantage de renforcer l'influence morale de ces textes qui ne sont pas exclusivement associés à des mesures purement facultatives* ». Voir ég. M. VIRALLY, « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales », *AFDI*, vol. II, 1956, p. 66. Ég. P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public*, *op. cit*., p. 416.

[1016] G. ABI-SAAB, « Cours général de droit international public », *op. cit*., p. 157-158. Voir ég. M. P. LANFRANCHI, « La valeur juridique en France des résolutions du Conseil de sécurité », *AFDI*, vol. 43, n°1, 1997, p. 31 et s.

[1017] C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008. Voir ég. K. ZOU, « Current legal developments the united nations security council », *IJMCL*, vol. 24, 2009, p. 583.

[1018] Regional cooperation Agreement on combating piracy and armed robbery against ships in Asia, Tokyo, 11 novembre 2004.

[1019] Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan indien occidental et le Golfe d'Aden (code de Djibouti), 29 janvier 2009. Voir ég. Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités illicites en Afrique de l'Ouest et du centre (code de Yaoundé), 25 juin 2013.

[1020] J. L. KATEKA, « Combating piracy and armed robbery off the Somali coast and the Gulf of Guinea », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 462. Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit*., p. 249.

C'est ce que précise Michel Vœckel, selon lequel cette distinction résulte « *simplement du souci de parler un même langage pour saisir la réalité actuelle des manifestations de violence en mer* »[1021].

2) L'influence indirecte du Conseil de sécurité sur les droits nationaux

294. Une approche incitative. Le contenu de la résolution 1816 (2008) témoigne d'un changement profond dans la manière dont le Conseil de sécurité se saisit de la criminalité internationale par rapport à ce qui a été évoqué précédemment en matière de lutte contre le terrorisme ou de transport d'ADM. Il n'entend pas ici incriminer directement le « *vol à main armée dans les eaux territoriales* », en définissant précisément les éléments constitutifs d'une telle infraction. À travers ce texte, le Conseil de sécurité veut tendre vers un renforcement de la coopération internationale - non pas par la création de normes - mais en s'appuyant sur le cadre international en vigueur. D'ailleurs, il faut voir que cette résolution multiplie les références à la CNUDM[1022]. Les résolutions ultérieures viennent conforter et étayer cette démarche. La résolution 1846 (2008) fait elle écho aux dispositions de la Convention SUA de 1988 et demande aux États de coopérer pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en tirant juridiction tant du droit international que du droit national en vigueur[1023]. Il en va de même de la résolution 1851 (2008) qui fait mention de la Convention contre la criminalité transnationale organisée de 2000[1024], ainsi que la résolution 2125 (2013) qui se

[1021] M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *ADMer*, T. XII, 2007, p. 493. Voir ég. T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 403 : « *the mention of 'armed robbery 'would seem not to be strictly dictated by the needs of existing practice, and rather inspired by the aim of including all acts connected with piracy (such as preparatory acts) and future possible acts involving only one ship.* ». Ég. A. GRYMANELI, « La compétence des tribunaux internes en matière de piraterie », *op. cit*., p. 206 : « *Le Conseil de sécurité, dans ses résolutions relatives à la « piraterie » somalienne, endosse quant à lui la distinction entre piraterie et vols à main armée dans l'optique d'établir un cadre complet pour la lutte contre des actes portant atteinte à la sécurité maritime dans la région* ».

[1022] Pour les résolutions se référant à la CNUDM, voir : C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008. C. S. / Rés. 1846 (2008), 2 décembre 2008. C. S. / Rés. 1897 (2009), 30 novembre 2009. C. S. / Rés. 1918 (2010), 23 avril 2010. C. S. / Rés. 1950 (2010), 23 novembre 2010. C. S. / Rés. 1976 (2011), 11 avril 2011. C. S. / Rés. 2015 (2011), 24 octobre 2011. C. S. / Rés. 2020 (2011), 22 novembre 2011. C. S. / Rés. 2077 (2012), 21 novembre 2012. C. S. / Rés. 2125 (2013), 18 novembre 2013. C. S. / Rés. 2184 (2014), 12 novembre 2014. C. S. / Rés. 2246 (2015), 10 novembre 2015. C. S. / Rés. 2316 (2016), 9 novembre 2016. C. S. / Rés. 2383 (2017), 7 novembre 2017.

[1023] Pour les résolutions se référant à la convention SUA, voir : C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008. C. S. / Rés. 1846 (2008), 2 décembre 2008. C. S. / Rés. 1897 (2009), 30 novembre 2009. / Rés. 1950 (2010), 23 novembre 2010. C. S. / Rés. 2020 (2011), 22 novembre 2011. C. S. / Rés. 2077 (2012), 21 novembre 2012. C. S. / Rés. 2125 (2013), 18 novembre 2013. C. S. / Rés. 2184 (2014), 12 novembre 2014. C. S. / Rés. 2246 (2015), 10 novembre 2015. C. S. / Rés. 2316 (2016), 9 novembre 2016. C. S. / Rés. 2383 (2017), 7 novembre 2017.

[1024] Pour les résolutions se référant à la convention UNTOC voir : C. S. / Rés. 1851 (2008), 16 décembre 2008. C. S. / Rés. 2246 (2015), 10 novembre 2015.

réfère quant à elle à la Convention sur les prises d'otages de 1979[1025]. Les résolutions 1918 (2010) et 1950 (2010) se font plus incisives. Elles partent du constat que de nombreuses législations internes sont défaillantes quant à la poursuite des auteurs de tels actes. Les résolutions les plus récentes continuent d'ailleurs de dénoncer ce manquement[1026]. Elles enjoignent ainsi les États, non seulement à établir leur compétence sur ces actes, mais également à ériger des infractions pénales spécifiques à la piraterie et aux vols à main armée dans l'ordre juridique interne. À la lumière de la pléthore de textes adoptés en la matière, il appert que le Conseil n'exercice pas ici son pouvoir normatif. Il s'attache, au travers de ses résolutions, à aiguiller les États, à les inviter à adapter leur arsenal répressif interne sur la base des dispositions conventionnelles existantes pour réprimer ces actes de vols à main armée.

295. À une approche transversale. Ces résolutions ont fait l'objet de certaines critiques, en particulier eu égard à leur manque d'efficacité. Il est notamment reproché au Conseil d'avoir échoué à établir un modèle de poursuite réellement efficace pour parvenir à une répression optimale des pirates et autres écumeurs de mer[1027]. Si cette critique s'avère tout à fait compréhensible, il faut néanmoins relever que les résolutions du Conseil de sécurité ont été adoptées, non pour lutter contre la piraterie dans le cadre d'une menace générique contre la paix (comme c'est le cas en matière de lutte contre le terrorisme), mais bien pour régler la situation somalienne. Et dans ce cas, il faut au contraire saluer la démarche particulièrement précautionneuse du Conseil qui ne dévie pas de l'objectif lui étant attribué. Son objectif n'est pas ici de redéfinir les modalités de lutte contre la piraterie internationale, mais de contribuer à faciliter l'intervention contre de tels actes, en encourageant les États à s'appuyer sur les instruments normatifs en vigueur. Cette démarche incitative a par ailleurs été suivie d'effets. Par exemple, le Japon[1028] et la France[1029] ont suivi les préconisations du Conseil de sécurité en

[1025] Pour les résolutions se référant à la Convention contre la prise d'otages, New York, 17 décembre 1979, voir : C. S. / Rés. 2077 (2012), 21 novembre 2012. C. S. / Rés. 2246 (2015), 10 novembre 2015. C. S. / Rés. 2316 (2016), 9 novembre 2016.

[1026] C. S. / Rés. 2316 (2016), 9 novembre 2016.

[1027] A. PETRIG, *Human rights and law enforcement at sea : arrest, detention and transfer of piracy suspects*, *op. cit*., p. 31 : « *In sum, the security council's piracy resolutions have brought little originality to the realm of criminal prosecution of persons suspected of piracy and armed robbery at sea. Not only did the attempt to establish a truly novel prosecution model fall short, but the resolutions did no significantly change the rules necessary to prosecute alleged pirates and armed robbers at sea* ».

[1028] K. ZOU, « Maritime enforcement of United Nations security council resolutions : use of force and coercive measures », *IJMCL*, vol. 26, 2011, p. 240 « *In response to UNSC Resolutions on the issue of Somali Piracy, Japan promulgated the Law on punishment of and the Measures against Acts if piracy in june 2009 as a domestic measure to enforce UNSC Resolutions* ». Voir ég. M. HAYASHI, « Japan anti piracy law », *IJMCL*, vol. 25, 2010, p. 143.

[1029] Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, JORF n°0004 du 6 janvier 2011, p. 374. Voir ég. J. C. MARTIN, « La répression des actes de

adoptant dans leur arsenal juridique interne des législations spécifiques à la piraterie maritime. Dans ce contexte, le Conseil n'apparaît plus comme un administrateur général de la coopération pénale en vertu de sa compétence normative, mais davantage comme un canal supplémentaire dans la lutte contre les activités prohibées[1030]. Ce rôle incitatif est à rapprocher de celui qu'il exerce dans certaines résolutions qui ne sont pas prises sur la base du Chapitre VII. C'est le cas par exemple de la résolution 2039 (2012)[1031] sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, au sein de laquelle il appelle les États de la région à coopérer face aux « *graves menaces que la criminalité transnationale organisée, notamment le trafic des armes et des stupéfiants, la piraterie et les vols à main armée en mer, font peser sur la paix et la stabilité internationales dans différentes régions du monde* ». Par l'adoption de ce genre de résolution, le Conseil adopte à la fois une approche préventive et transversale de la lutte contre les menaces en mer. Il cherche à renforcer la coopération entre les États, en particulier sur le plan régional, en les incitant à mettre en œuvre les dispositions des conventions internationales.

Section 2 – L'intégration du contexte maritime de l'intervention

296. Le rôle joué par le Conseil de sécurité en matière pénale est essentiel. Il contribue au renforcement de la coopération pénale internationale dans la lutte contre les activités criminelles et délictueuses qui font rage sur l'espace maritime. Toutefois, il ne s'agit que d'une facette de ses pouvoirs. En tant que principal responsable du maintien de la paix et de la sécurité internationale, il peut être amené à adapter les règles relatives à l'espace, aussi bien dans la mer territoriale d'un État (**Paragraphe 1**), qu'en haute mer (**Paragraphe 2**).

---

piraterie maritime : développement de poursuites et détention des pirates somaliens », *AFDI*, vol. 56, n° 1, 2010, p. 520. Ég. V. BORE EVENO, « La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime - Une adaptation contrastée au droit international », *ADMO*, T. XXIX, 2011, p. 193.

[1030] J. JORGE URBINA, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », *op. cit.,* p. 298. Voir ég. P. LEHR, « Security council resolutions on Somali piracy », in V. POPOVSKI & T. FRASER, *The Security Council as global legislator*, Colloque de New-York, 2012, éd. Routledge, 2014, p. 144 : *« These are the murky legal waters where the security council resolution may have their most positive effect : by reminding unwilling states that the fight of piracy is their duty, by exhorting them to do more, by acknowledging that piracy is the most visible tip of a maritime crime iceberg* ».

[1031] Voir C. S. / Rés. 2018 (2011), 31 octobre 2011. Voir ég. C. S. / Rés. 2343 (2017), 23 février 2017 : « *se déclarant vivement préoccupé par les informations faisant état de pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone économique exclusive somalienne, constatant la relation complexe qui existe entre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et la piraterie* ».

Paragraphe 1 : Des exceptions à la souveraineté côtière

297. Lorsqu'il agit sous l'empire du Chapitre VII, le Conseil peut directement ou indirectement influer sur l'exercice des compétences dans les eaux souveraines d'un État côtier (A). Il accorde cependant une certaine prudence à ne pas dévoyer le monopole riverain en initiant des mécanismes de coopération sur le plan pénal (B).

A. La réception des résolutions du Conseil de sécurité par l'État côtier

298. Lorsqu'il adopte une résolution dans l'exercice de son pouvoir normatif, le Conseil cherche à produire des effets de droit. Dès lors, la compétence de l'autorité côtière est nécessairement marquée par l'empreinte de cette résolution (1). Il peut en sus reconnaître des droits d'intervention additionnels dans la mer territoriale d'un État (2).

1) Une influence mesurée

299. **Une incidence marquée dans les eaux intérieures**. Comme il l'a précédemment été évoqué, les résolutions adoptées par le Conseil de sécurité dans l'exercice de sa compétence normative n'octroient pas expressément aux États la possibilité d'intervenir sur l'espace maritime. Cela ne signifie pas pour autant qu'elles sont dépourvues d'utilité dans le déploiement de mesures pour lutter contre certaines menaces à la sûreté maritime. La résolution 1540 (2004) relative au terrorisme impose que « *tous les États doivent prendre et appliquer des mesures efficaces afin de mettre en place des dispositifs internes de contrôle destinés à prévenir la prolifération (...) y compris en mettant en place des dispositifs de contrôle appropriés* »[1032]. Il revient ainsi aux États d'adopter des lois et des règlements en interne pour s'acquitter des obligations énoncées par la présente résolution. Dans ces conditions, il est tout à fait envisageable qu'État côtier puisse alors être amené à entreprendre des mesures contraignantes à l'encontre d'un navire étranger présent dans l'un de ses ports pour satisfaire aux impératifs établis par le Conseil de sécurité[1033]. Il faut ajouter que le recours à des mesures de contrôle renforcé dans les ports est un mécanisme régulièrement

[1032] C. S. / Rés. 1540 (2004), 28 avril 2004, para. 3.

[1033] C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit.*, p. 168 : « *Accordingly, to comply with its obligation under Resolution 1540, a flag state is virtually required to rely on port state enforcement of cargo-related laws and regulations. All states have independent duties under resolution 1540 to prevent proliferation of WMD, delivery systems, and related materials to non-state actors of proliferation concern. Port states may meet their obligation by effective enforcement of materials' safeguards and national and multilateral export control regimes* ».

usité par le Conseil de sécurité dans le cadre de son pouvoir de sanction en matière de lutte contre la prolifération des ADM par voie maritime. Certaines résolutions récentes en la matière ont abouti au développement d'un mécanisme atypique par lequel « *s'il ne consent pas à l'inspection en haute mer, l'État du pavillon devra ordonner à un navire de se rendre dans un port approprié et commode pour que les autorités locales procèdent à l'inspection* »[1034]. Ce mécanisme « *hybride* »[1035], mélange de la compétence portuaire et pavillonnaire, témoigne d'un compromis entre un respect marqué à l'égard de l'exclusivité de l'État du pavillon et la nécessité de parvenir à des contrôles intensifiés des navires interlopes, lequel se manifeste ici à l'arrivée des navires dans les enceintes portuaires.

300. La résurgence du passage inoffensif. Dans les eaux territoriales, l'action de l'État côtier est contrebalancée par l'affirmation du droit de passage inoffensif. L'enjeu est alors d'apprécier la manière avec laquelle les objectifs de la résolution 1540 (2004) s'incorporent au sein des dispositions de la CNUDM relatives à ce droit de passage. Il convient de relever que les activités terroristes et les actes de prolifération ne sont pas expressément évoqués à l'article 19 de la CNUDM. Pour autant, lorsqu'une entité riveraine dispose d'informations laissant présager l'imminence d'une attaque ou d'un débarquement d'ADM sur son territoire, il n'est pas exlu qu'elle puisse considérer ce passage comme attentatoire à la paix, au bon ordre ou à sa sécurité. L'État côtier peut ainsi être amené, sans trop de difficulté, à justifier d'une intervention à l'encontre d'un navire étranger n'excédant pas les prérogatives dont il est titulaire en vertu de l'article 19[1036]. La question s'avère plus complexe s'agissant des navires en passage latéral, dont la finalité n'est pas de se rendre sur le territoire de l'État. De tels navires ne semblent ni menacer directement ni subvertir de quelque manière que ce soit les intérêts côtiers. Une partie de la doctrine considère néanmoins qu'en application de la

[1034] C. S. / Rés. 1874 (2009), 12 juin 2009. C. S. / Rés. 1887 (2009), 24 septembre 2009. C. S. / Rés. 2087 (2013), 22 janvier 2013. C. S. / Rés. 2094 (2013), 7 mars 2013. C. S. / Rés. 2270 (2016), 2 mars 2016. C. S. / Rés. 2321 (2016), 30 novembre 2016. C. S. / Rés. 2356 (2017), 2 juin 2017. C. S., / Rés. 2371 (2017), 5 août 2017. C. S. / Rés. 2375 (2017), 11 septembre 2017.

[1035] R. GEISS & C. J. TAMS, « Non-flag states as guardians of the maritime order : creeping jurisdiction of a different kind? », *op. cit*., p. 46 : « *UNSC resolution 1874 thus creates a hybrid regime that link flag state jurisdiction to the enforcement competencies of other (port) states* ». Voir ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law, op. cit.,* p. 771.

[1036] E. PAPASTAVRIDIS, « Maritime terrorism in international law », *op. cit*., p. 78 : « *Acts of maritime terrorism of transporting weapons of mass destruction are not specifically mentioned in paragraph 2 and thus recourse could be made to the more general power in paragraph 1. This may well work for vessels bound to the port of the coastal state* ». Voir ég. I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 631 : « *Si, en revanche, un navire soupçonné d'être impliqué dans la prolifération d'ADM navigue dans une mer territoriale en direction d'un port de l'État côtier, son passage peut ne pas être inoffensif, dès lors que le transport d'ADM porterait « atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* »

résolution 1540 (2004), un État riverain peut être amené à intervenir contre tout transport d'ADM dans sa mer territoriale. En cela, s'il constate qu'une telle activité est menée dans cet espace, il a la possibilité d'entreprendre des mesures coercitives contre un navire étranger et ses membres de bord sur la base de l'article 27 de la CNUDM[1037]. Cette position doctrinale s'avère particulièrement intéressante, mais doit être mise en perspective. En effet, l'article 27 § 5 de la CNUDM précise que « *l'État côtier ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en vue de procéder à une arrestation (...) à la suite d'une commission d'infraction pénale commise avant l'entrée du navire* ». En ce sens, l'État côtier doit procéder à une distinction entre les infractions commises antérieurement à l'entrée de la mer territoriale, comme la vente illégale d'ADM, et celles qui peuvent se matérialiser à l'entrée de la mer territoriale, à l'instar du transport illicite d'ADM par exemple[1038]. Finalement, il semble possible qu'un État riverain puisse intervenir contre un navire se livrant au transport d'ADM dans sa mer territoriale, même lorsque ce dernier exerce un passage latéral. Il n'en reste pas moins que cette position se fonde sur une interprétation assez large des dispositions de la CNUDM, mais surtout elle s'inscrit dans une posture divergente de celle adoptée par la résolution 1540 (2004). Cette dernière, précautionneusement élaborée, a fait le choix de ne pas prévoir aucune interférence explicite dans l'exercice des droits de navigation en mer territoriale[1039]. Une telle interprétation, même si elle peut paraître viable juridiquement, suggère une dénaturation tant du contenu que de l'esprit même du texte. En définitive, il faut relever les résolutions adoptées par le Conseil de sécurité, même lorsqu'ils ne s'inscrivent pas dans une quelconque perspective maritime, sont toujours susceptibles d'influer sur l'exercice des compétences en mer.

[1037] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 242 : « *Article 27 deals with the assertion by a coastal state of criminal jurisdiction over a vessel in its territorial sea, and such action does not require a prior determination that the vessel's passage per se is non innocent. Article 27(1) provides that « the criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea...Save only in the following cases. As noted previously, the formulation « jurisdiction... should not be exercised » is hortatory. The contrast with prohibitions on national legislation in the same section is apparent. Thus states have criminal jurisdiction over ships within their territorial sea which they general should not exercise for purpose outside article 27, but nonetheless may. In the context of WMD shipments passing through the territorial sea, it is exactly that capacity to act which becomes an obligation to act under UNSCR 1540* ». Voir ég. R. WOLFRUM, « The freedom of navigation : modern challenges seen from a historical perspective », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 101. Ég. A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, *op. cit.,* p. 414.

[1038] C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, *op. cit.,* p. 166 : « *in constructing and applying that paragraph it will be important to distinguish completed crimes, such as unlawful sale or export, from ongoing or continuing crimes, such as possession or transporting of a contraband substance* ».

[1039] J. GARVEY, *Nuclear weapons counterproliferation : a new grand bargain*, éd. OUP, 2013, p. 193 : « *The legislative history of Resolution 1540 makes clear that it was not intended to effect flag state jurisdiction, just as it was not intended to alter coastal state jurisdiction and the right of innocent passage* ».

2) L'établissement de mécanismes d'intervention

301. Des pouvoirs d'intervention exceptionnels. Contrairement aux résolutions précédemment évoquées, celles relatives à la piraterie en Somalie font preuve d'une originalité indéniable, en instaurant des mécanismes d'intervention sur l'espace maritime. La résolution 1816 (2008) consacre son paragraphe 7 à l'aspect opérationnel de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée dans les eaux territoriales, lequel contient deux dispositions centrales. D'abord, elle autorise certains États à pénétrer au sein des eaux territoriales somaliennes pour mettre fin à ces activités prohibées « *d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international* ». Ici, les mécanismes d'intervention en haute mer, relatifs à l'arraisonnement du navire pirate, sont projetés dans une dimension géographique différente, c'est-à-dire dans les eaux rattachées à la souveraineté d'un État. De surcroît, cet assentiment à l'entrée dans les eaux territoriales permet à ces États de mettre en œuvre un « *droit de poursuite inversé* »[1040]. Cette appellation correspond à la faculté pour un État de continuer la chasse d'un navire pirate commencée en haute mer jusque dans les eaux somaliennes. Ensuite, le paragraphe 7 ajoute que les États visés par la résolution peuvent non seulement entrer, mais également utiliser les eaux territoriales somaliennes pour réprimer ces actes de piraterie. Cette précision semble suggérer que les États habilités peuvent non seulement intervenir, mais aussi patrouiller dans cet espace[1041]. Ces prescriptions, au départ limitées à une période de six mois, ont été renouvelées par les résolutions ultérieures pour une autre période de six mois ou d'une année[1042]. Ainsi, cette résolution introduit des mécanismes juridiques particulièrement novateurs qui répondent avec justesse aux enjeux précis qu'impose la situation au large des côtes somaliennes. En octroyant des pouvoirs d'intervention exceptionnels à certains États tiers dans les eaux territoriales somaliennes, le Conseil de sécurité fait preuve d'une réelle capacité d'adaptation

[1040] J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, *op. cit.,* p. 456. Voir ég. P. BONASSIES, « Du régime de l'arrestation de pirates par un navire français dans les eaux territoriales somaliennes », *DMF*, n° 726, 2011, p. 569. Voir ég. R. GEISS & C. J. TAMS, « Non-flag states as guardians of the maritime order : creeping jurisdiction of a different kind? », *op. cit*., p. 42.

[1041] M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *op. cit*., p. 489.

[1042] C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008, para. 7. C. S. / Rés. 1846 (2008), 2 décembre 2008, para. 10. C. S. / Rés. 1897 (2009), 30 novembre 2009, para. 7. C. S. / Rés. 1950 (2010), 23 novembre 2010, para. 7. C. S. / Rés. 2020 (2011), 22 novembre 2011, para. 9. C. S. / Rés. 2077 (2012), 21 novembre 2012, para. 12. C. S. / Rés. 2125 (2013), 18 novembre 2013, para. 12. C. S. / Rés. 2184 (2014), 12 novembre 2014, para. 13. C. S. / Rés. 2246 (2015), 10 novembre 2015, para. 14. C. S. / Rés. 2316 (2016), 9 novembre 2016, para. 14. C. S. / Rés. 2383 (2017), 7 novembre 2017, para. 14. C. S. / Rés. 2442 (2018), 5 novembre 2018, para. 14.

par rapport à ce qu'exige le contexte somalien[1043]. Il prend acte de la défaillance du gouvernement de cet État ainsi que de l'évolution des modes de commission de ces actes de violence en mer en adaptant les mécanismes d'exercice des compétences en mer.

302. Une intervention consentie. La résolution 1816 (2008) comme la résolution 1846 (2008) constituent une innovation pour ce qui a trait à l'exercice des compétences étatiques sur l'espace maritime. Elles contribuent à étendre *ratione loci* et *ratione materiae* le cadre international de lutte contre les actes de piraterie maritime tel que mentionnés par la CNUDM et ce, pour s'ajuster aux manifestations contemporaines de cet acte criminel[1044]. Toutefois, en dépit du caractère novateur de cette résolution, il est central d'indiquer que le Conseil ne laisse pas pour autant les États s'aventurer à la diable dans les eaux somaliennes. Bien au contraire, ces dispositions innovantes sont mises en œuvre avec l'aval de l'État riverain. C'est ce que met en évidence le paragraphe 9 de cette résolution selon lequel l'exercice de ces prérogatives exceptionnelles est consenti par le Gouvernement fédéral de transition somalien[1045]. Ainsi, comme le relève l'ancien juge du TIDM Tullio Treves, les prérogatives importantes consacrées par cette résolution auraient pu être reconnues sans le recours aux mécanismes du chapitre VII[1046]. En effet, comme il l'a été précédemment évoqué à propos de la pratique étatique, un État peut très bien consentir à ce que d'autres États se suppléer à lui dans l'exercice des mesures de police au sein de sa mer territoriale[1047]. Ainsi, tous les États présents à proximité du golfe d'Aden ne peuvent intervenir dans les eaux somaliennes. La

[1043] J. G. DALTON, J. A. ROACH &. J. DALEY, « Introductory note to United Nations security council : piracy and armed robbery at sea – resolutions 1918, 1846 & 1851 », *op. cit.*, p. 130 : « *The added value of Resolution 1816 was that it provided a strong political statement that the United Nations Security Council is seized with the issue of piracy and armed robbery in the waters off the coast of Somalia, and is keen to see the situation resolved* ».

[1044] D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, *op. cit.,* p. 127 : « *the main effect of resolution 1816 and the following one is to extend both ratione loci and ratione material the scope of the international law rules concerning piracy* ».

[1045] C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008, para. 9 : « *Affirme que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que la présente autorisation n'a été donnée qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 27 février 2008 adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies et transmettant l'accord du Gouvernement fédéral de transition* ».

[1046] T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 406 : « *Indeed, the activities purportedly 'authorized 'by the Security Council in light of the coastal state's authorization could also be conducted in the absence of a Security Council resolution adopted within the framework of Chapter VII. Under international law, states are free to dispose of their rights in their territorial seas, for instance by allowing other states to conduct police activities in them* ». Voir ég. K.N. TRAPP « La criminalité en mer : l'approche du droit international », *op. cit*., p. 74. Ég. C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *RDBI*, vol. 42(1), 2009, p. 19.

[1047] Cf. supra, n°229.

résolution limite l'exercice de cette prérogative spécifiquement à ceux « *qui coopèrent avec le gouvernement de transition* ». Les mesures prescrites par le Conseil de sécurité ne sont donc ouvertes qu'à ceux qui collaborent activement avec les autorités somaliennes pour mettre fin aux actes violents accomplis dans cette zone[1048]. En définitive, il faut bien voir que le Conseil de sécurité harmonise plus qu'il ne dispose. Il canalise dans cette résolution l'ensemble de la coopération après cette concession de souveraineté des autorités somaliennes. Son action sous l'empire du Chapitre VII n'est donc pas *a priori* indispensable, mais reste néanmoins utile.

B. La consolidation de la coopération pénale

303. La reconnaissance, par le Conseil de sécurité d'une capacité d'intervention par une entité autre que l'État côtier dans les eaux territoriales somaliennes perturbe l'exercice habituel des compétences en mer, notamment en ce qui concerne le traitement judiciaire des personnes interpellées (1). Pour se défaire de cette difficulté, cet organe a initié un renforcement des mesures de coopération pénale, en s'appuyant sur la pratique étatique (2).

1) La poursuite des vols à main armée devant les juridictions nationales

304. **Une capacité à juger restreinte pour l'État intervenant**. La résolution 1816 (2008) représente une avancée certaine dans la lutte contre cette activité prohibée. Elle permet de pallier les déficiences du gouvernement somalien en octroyant à d'autres États volontaires la possibilité d'utiliser ses eaux territoriales « *d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie* ». De prime abord, cette dernière assertion peut être perçue comme un calque du régime juridique applicable à la lutte contre la piraterie maritime aux actes de vols à main armée dans les eaux territoriales somaliennes. Pour autant, il existe certaines différences notables relativement au droit applicable à ces deux activités criminelles. Tout d'abord, la compétence de l'intervenant à s'interposer contre ces actes violents accomplis dans un espace soumis à la souveraineté étatique n'est pas, à proprement parler, universelle. Pour ce qui est de la piraterie, l'article 105 accorde de façon explicite à tout État la possibilité de s'employer contre le navire. Or, en ce qui concerne les actes de vols à main armée, seule une poignée d'États, s'inscrivant dans une démarche volontaire de coopération

[1048] T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 407.

avec les autorités somaliennes, bénéficie d'une capacité à intervenir[1049]. La compétence n'est donc pas universelle puisque restreinte dans ses bénéficiaires. D'autre part, les États pouvant agir contre les navires suspects ne jouissent pas d'un pouvoir aussi étendu qu'en haute mer. C'est ce que relève Douglas Guilfoyle selon lequel « *la résolution 1816 du Conseil de sécurité ne rend pas directement applicable les dispositions internationales relatives à la piraterie maritime dans les eaux somaliennes (…) la compétence pour poursuivre et arrêter un navire tel qu'il est accordé par la résolution 1816 (compétence d'exécution) est différente de la capacité à pouvoir les juger (compétences normative et adjudicative)* »[1050]. Le constat ici effectué s'avère central. Il souligne en particulier que l'autorisation donnée par le Conseil de sécurité se limite à « *réprimer* » le vol à main armée. Cela signifie que l'État habilité à intervenir peut stopper le navire suspect, l'aborder, et arrêter les personnes présentes à bord[1051]. En d'autres termes, ce sont les mesures évoquées par l'article 110 de la CNUDM, et également la première phrase de l'article 105 de cette Convention[1052]. Il ne s'agit pas pour autant d'une autorisation à traduire les auteurs devant les juridictions nationales, contrairement au régime applicable en matière de piraterie maritime en haute mer[1053].

305. La poursuite devant les juridictions nationales. La résolution octroie donc à certains États la faculté d'intervenir contre les navires agissant à des fins illicites dans les eaux somaliennes, mais ne leur laisse pas expressément la liberté d'attraire les personnes embarquées devant leurs juridictions nationales. Cette compétence reste donc, en principe, du recours exclusif de l'État côtier. La doctrine est néanmoins divisée sur la possibilité pour les États intervenants de juger les auteurs de tels actes. Certains apprécient les dispositions de la résolution 1816 (2008) comme conférant à tout État la capacité de réprimer ces actes « *par*

[1049] M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *op. cit*., p. 498.

[1050] D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *op. cit.,* p. 696 : « *UNSCR 1816 does not make the international law of piracy directly applicable in somalian waters. On the high seas the capturing warship determines where pirates will be tried and may try them before its own courts without consulting others. This raises a question as to the disposition of any pirates captured in somalian territorial waters under the resolution. Legal authority to pursue and arrest the vessel as granted by UNSCR 1816 (enforcement jurisdiction) is not the same thing as authority to try the offenders (prescriptive and adjudicative jurisdiction*) ». Traduction personnelle.

[1051] A. PETRIG, *Human rights and law enforcement at sea : arrest, detention and transfer of piracy suspects*, *op. cit*., p. 22

[1052] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 80 : « *finally, as far as the types of enforcement measures authorized under Security Council Resolution 1846 are concerned, the Resolution allowed no less and no more than article 110 and the first sentence of Article 105 UNCLOS* ».

[1053] *Cf. supra*, n°99. Voir ég. Article 105 de la CNUDM : « *Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi* ».

tous les moyens nécessaires », comme une reconnaissance de leur capacité à traduire les suspects devant leurs tribunaux[1054]. Cette interprétation, bien qu'intéressante, demeure contestée, car jugée trop extensive[1055]. En effet, la présente résolution contient des dispositions qui sont spécifiques à la poursuite des auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée dans les eaux territoriales. Le paragraphe 11 de la résolution demande clairement « *aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes (…) et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique* ». Ce passage de la résolution réitère les règles internationales traditionnelles relatives à la poursuite des auteurs d'actes prohibés devant les juridictions nationales, sans pour autant conférer à l'autorité intervenante une capacité supplémentaire à traduire en justice les suspects. Autrement dit, ce texte ne confère pas à tout État la capacité de juger les auteurs de vols à main armée arrêtés dans les eaux somaliennes. L'État côtier reste en principe compétent pour juger les individus arrêtés dans ses eaux sous souveraineté. Il doit donc être consulté lorsque l'intervenant le suppléer. En somme, cette

[1054] D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *op. cit.,* p. 696-697 : « *The eventual disposition of criminals captured in somalian territorial waters is either a matter for Somalia (on the theory that enforcement jurisdiction has been exercised with Somalia's consent) or for the interdicting State (on the theory that it has direct authority to deal with the pirates under the UNSCR). (…) the UNSCR allows the use of 'all means necessary' to suppress piracy including action compatible with that taken on the high seas. On a broad understanding of 'all means necessary' and a strained reading of the word 'compatible', this might be thought to extend to asserting prescriptive and adjudicative jurisdiction* ». Voir ég. J. C. MARTIN, « La répression des actes de piraterie maritime : développement de poursuites et détention des pirates somaliens », *op. cit*., p. 508 : « *Il ne fait toutefois pas de doute que l'élargissement du cadre juridique de la lutte contre la piraterie en haute mer aux actes similaires perpétrés dans les eaux territoriales somaliennes emporte, pour les États qui appréhendent les pirates présumés, la possibilité de les juger au titre de la compétence universelle (art. 105 CNUDM), étendue ici aux eaux somaliennes* ».

[1055] D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *op. cit.,* p. 696-697. L'auteur ajoute sur les développements amorcés dans la note précédente : « *However, given that States exercising power are meant to be cooperating with Somalia, it seems most likely the leaves the question of disposition*». Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 165-166 : « *the wording « enter into the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea » of Security Council Resolution 1846, points towards an authorization to take immediate action once entering the territorial waters and authorizes policing rather than criminal prosecution against pirates and armed robbers at sea (…) Therefore, it can hardly be maintained that the universality principle, which only exists over acts constituting piracy under international law, has been extended, qua Security Council Resolutions, to crimes committed in the territorial seas* ».

résolution s'inscrit dans une perspective essentiellement opérationnelle et cherche avant tout à mettre fin à ces actes[1056].

2) La reconduction de la pratique étatique par le Conseil de sécurité

306. L'insertion de mécanismes de coopération judiciaire. La présentation des auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée devant une juridiction nationale se confronte ainsi à certaines contrariétés. D'abord, l'État somalien se trouve dans une situation telle qu'il ne peut assurer le jugement de ses ressortissants se livrant à de tels actes. Ensuite, de nombreux États n'ont pas adopté une législation interne adaptée à la répression de ces activités criminelles, ce qui limite les possibilités de poursuite[1057]. Enfin, les coûts et les difficultés logistiques engendrés par le rapatriement des personnes arrêtées refrènent considérablement les velléités étatiques pour poursuivre les individus interpellés[1058]. Tous ces obstacles ont conduit au développement du « *catch and release* ». Il s'agit de la situation dans laquelle certains États intervenant contre un navire soupçonné de se livrer à des actes de piraterie ou de vol à main armée dans les eaux territoriales arrêtent l'embarcation, désarment les suspects, mais - plutôt que de présenter ces derniers à un juge - les remettent en liberté, sur le territoire somalien[1059]. Pour se défaire de ces difficultés, le Conseil de sécurité a cherché à réorienter l'action des États vers une coopération internationale accrue sur le plan judiciaire. Ce virage se révèle particulièrement perceptible dans les résolutions 1851 (2008) et 1897 (2009)[1060]. Dans ces deux textes, il incite les États à conclure des accords « *en vue de faciliter la conduite*

[1056] M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *op. cit*., p. 500.

[1057] Y. M. DUTTON, «Maritime piracy and the impunity gap, domestic implementation of international treaty provisions», in M. J. STRUETT, J. D. CARLSON & M. T. NANCE, *Maritime Piracy and the construction of global governance*, Colloque de Montreal, 2011, éd. Routledge, 2013, p. 71-73.

[1058] P. MALLIA, « The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 229 : « *These agreements are significant in that – by representing the local government in the person of the shiprider – they supplement the security forces of States that may not have sufficient resources to effectively combat the threat* ». Voir ég. J. JORGE URBINA, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », *op. cit*., p. 293-295.

[1059] E. EGEDE, « Piracy and the East African region », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 260 : « *The 'catch and release' policy is utilised by some navies because their flag states do not have adequate legislation to deal with piracy, especially those that do not involve or affect their nationals or national interest* ». Voir ég. P. M. OLSON, «Countering piracy off the coast of Somalia : a NATO perspective », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 189 : « *The principal alternative is to disarm the pirates, confiscate or destroy their equipment, and allow them to return to shore. This practice, commonly known as 'catch and release* ».

[1060] C. S. / Rés. 1851 (2008), 16 décembre 2008, para. 3. C. S. / Rés. 1897 (2009), 30 novembre 2009, para. 6.

d'enquêtes et de poursuites à l'encontre des personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution pour actes de piraterie et vols à main armée commis au large des côtes somaliennes ». Il encourage tout particulièrement la conclusion d'accords de type « *shiprider* », entre les États autorisés à intervenir sur zone et ceux « *disposés à prendre livraison des pirates* ». L'objectif est ici de permettre aux autorités étatiques intervenantes de mettre fin aux actes de piraterie et de vols à main armée, sans assurer le rapatriement des auteurs de tels actes. Pour ce faire, elles font monter à bord un officier de l'autre partie à l'accord, originaire d'un État géographiquement proche de la Somalie, qui s'engage à juger les personnes appréhendées. Cette présence d'une autorité extérieure sur le navire intervenant garantit une continuité fictionnelle entre l'arraisonnement du navire, l'arrestation des personnes à son bord, et leur traduction devant une juridiction nationale. Particularité contextuelle néanmoins, le gouvernement de transition somalien est titulaire d'un droit de regard sur ces accords. Ces deux résolutions subordonnent la validité de ces arrangements au consentement préalable de l'État côtier, qui peut ou non accepter la présence d'un agent embarqué extérieur dans ses eaux sous souveraineté[1061].

307. Des « shipriders » d'un nouveau genre. Ces résolutions illustrent l'assimilation, par le Conseil de sécurité, de la pratique étatique en matière de lutte contre la criminalité en mer, et en particulier celle mise en œuvre par les autorités américaines contre le trafic de stupéfiants. Toutefois, ces « *shipriders* » ne sont pas pleinement comparables à ceux précédemment évoqués[1062]. En effet, leur objectif n'est pas d'étendre spatialement le champ d'intervention du navire d'accueil pour faciliter l'arraisonnement d'un navire étranger suspect, comme c'est essentiellement le cas de la pratique étatique. La possibilité d'entrer dans les eaux territoriales y est par ailleurs expressément autorisée par les différentes résolutions et le consentement donné par les autorités somaliennes. Il s'agit davantage de « *shipriders* » à visée purement procédurale, qui cherchent à faciliter le transfert des personnes arrêtées vers un État partie à l'accord pour qu'elles soient jugées[1063]. De cette manière, ces accords permettent de remédier aux potentielles tribulations inhérentes à la

[1061] C. S. / Rés. 1851 (2008), 16 décembre 2008, para. 3 : « *sous réserve qu'ils aient obtenu au préalable le consentement du Gouvernement fédéral de transition aux fins de l'exercice de la juridiction d'État tiers dans les eaux territoriales de la Somalie et que lesdits accords ou arrangements ne préjudicient pas l'application effective de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* ».
[1062] *Cf. supra*, n°229.
[1063] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.*, p. 88 : « *The primary purpose of shiprider agreements in the fight against piracy and armed robbery in the Gulf of Aden region is not to enlarge enforcement powers, but rather a means for enabling the exercise of adjudicative jurisdiction over pirates and armed robbers at sea* ».

poursuite des auteurs d'actes de vol à main armée dans la mer territoriale somalienne[1064]. Ces résolutions ont eu une certaine influence dans l'élaboration d'un cadre juridique régional en matière de lutte contre la piraterie et les vols à main armée. Tant le code de Djibouti[1065] que le code de Yaoundé[1066] intègrent des dispositions spécifiques aux modalités d'embarquement à bord d'un officier étranger à l'État du pavillon. Pour autant, s'il est vrai que ces mécanismes sont tout à fait adaptés d'un point de vue opérationnel et répondent aux difficultés rencontrées par l'État intervenant, ils ne sont pas exempts de critiques. La conclusion de « *shiprider* » avec certains États proches de la zone somalienne pose des questions impérieuses quant à l'application des droits fondamentaux des personnes arrêtées dans les États partenaires à l'accord qui ne doivent pas être omises[1067]. Du reste, il est intéressant de relever la capacité d'adaptation dont fait preuve le Conseil de sécurité au travers de ces résolutions. Il s'inspire de la pratique développée au niveau étatique, mais lui donne une contenance légèrement différente pour tenter de répondre aux difficultés concrètes qui se posent aux États coopérants présents sur zone. Bien entendu, ces accords ne constituent en rien la panacée pour remédier aux maux qui agitent le golfe d'Aden. Ils témoignent néanmoins de la volonté du Conseil de sécurité d'instaurer des mécanismes juridiques plus opérants afin de renforcer la coopération pénale interétatique et ainsi permettre ainsi une répression plus efficace des actes criminels commis dans cet espace maritime.

Paragraphe 2 : Des dérogations au monopole pavillonnaire

308. Le Conseil de sécurité est amené à adopter des résolutions qui impactent l'exercice la liberté de navigation en haute mer et ce, afin de réprimer à certains actes criminels (A). Il doit, au demeurant, prendre en considération la particularité de cet espace, animé par un esprit ancestral de liberté bénéficiant à l'ensemble des États (B).

[1064] R. GOSALBO-BONO & S. BOELAERT, « The European Union's comprehensive approach to combating piracy at sea : legal aspects », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, *op. cit*., p. 119 : « *The 'shiprider agreements' overcome the legal hurdles pose by transfers and extraditions since officials embarked on vessels pursuant to the agreement may legitimately take action in the territorial waters* ».

[1065] Article 7 du code de Djibouti, 29 janvier 2009.

[1066] Article 9 du code de Yaoundé, 25 juin 2013.

[1067] *Cf. infra*, n°417. Voir ég. H. FOUCHÉ, « The law enforcement approach to sea piracy : overcoming challenges to effective investigation and prosecution of Somali pirates », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, *op. cit*., p. 76-77.

A. Des interférences exceptionnelles à la liberté des mers

309. De façon générale, le Conseil reste très prudent à l'égard des principes qui gouvernent l'espace maritime (1). Malgré tout, certaines résolutions intègrent des dispositions qui se défont de l'exclusivité pavillonnaire dans des conditions précises (2).

1) Des aménagements à l'exclusivité pavillonnaire

310. **Une action dans le respect du droit international**. Tel qu'évoqué précédemment[1068], les résolutions 1373 (2001) et 1540 (2004) du Conseil de sécurité invitent les États à coopérer contre certaines menaces à la sûreté maritime. Néanmoins, elles ne prévoient pas expressément la possibilité d'intervenir contre un navire. Alors qu'une interprétation extensive des compétences de l'État côtier peut possiblement justifier l'action de ce dernier contre un navire étranger se livrant aux actes prohibés visés par ces textes, la potentialité d'action est réduite en haute mer ainsi qu'en ZEE. En effet, aucune disposition des textes susmentionnés n'autorise formellement un navire de guerre à arraisonner et à inspecter un navire étranger suspecté de se livrer à des activités liées au terrorisme. Les deux injonctions principales adressées aux États concernent la mise en œuvre de mécanismes de contrôle interne et de coopérer « *dans le respect du droit international* »[1069]. Il n'existe donc, à l'égard des tiers, aucune procédure d'intervention additionnelle. Toutefois, le juge du TIDM Rüdiger Wolfrum estime qu'en vertu de l'obligation de coopération mise à la charge des États par ces résolutions, toute autorité étatique qui recevrait une demande de visite de l'un de ses navires par l'autorité d'un État tiers devrait y consentir (si cette demande est bien entendue justifiée)[1070]. Cet argumentaire est particulièrement intéressant, dans la mesure où il reviendrait à admettre une forme d'assentiment imposé à l'État du pavillon de l'exercice du droit de visite en haute mer par une autorité extérieure. Cette position demeure contestée par la doctrine qui relève que ces deux résolutions imposent davantage une obligation de contrôle incombant à l'État du pavillon (qui peut s'exercer sur l'un de ses navires) plutôt qu'une

[1068] *Cf. supra*, n°287.

[1069] C. S. / Rés. 1540 (2004), 28 avril 2004, para. 3 : « *Décide également que tous les États doivent (…) Arrêter et instituer des activités appropriées et efficaces de contrôle aux frontières et de police afin de détecter, dissuader, prévenir et combattre, y compris, si nécessaire, en faisant appel à la coopération internationale, le trafic et le courtage illicite de ces produits, en accord avec les autorités judiciaires du pays, conformément à sa législation et dans le respect du droit international* ».

[1070] R. WOLFRUM, « The freedom of navigation : modern challenges seen from a historical perspective », *op. cit*., p. 102 : « *Measures taken against the threat of terrorism may result in a temporary limitation of freedom of navigation (...) flag states may not object to an investigation of ships under their flag by warships of other States, as long as the measures taken are proportionate* ».

obligation de consentir à un contrôle par une entité étrangère[1071]. Autrement dit, un État n'est aucunement contraint d'accepter une intervention à l'encontre d'un navire battant son pavillon. Les dispositions traitant de la coopération dans ces textes visent davantage à constituer une base à la conclusion d'accords bilatéraux entre les États. Ainsi, il semble établi que ces résolutions n'octroient, directement ou indirectement, aucune possibilité de procéder à l'inspection d'un navire étranger en haute mer sans le consentement préalable de l'autorité pavillonnaire. Certains auteurs se sont opposés à cette position qui traduit pourtant une pensée majoritairement partagée par la doctrine[1072]. Ces contestataires estiment que l'absence de mesures de contrôle limiterait considérablement l'efficacité de la lutte contre ces activités prohibées[1073]. Il semble au contraire que cette position ait été assumée au moment de la rédaction desdites résolutions[1074]. Le Conseil n'a pas souhaité se faire trop intrusif à l'égard du principe de liberté des mers et laisse aux États la possibilité d'entreprendre par eux-mêmes des mesures de coopération plus poussées.

[1071] A. PROELSS & T. HOFMANN, « Law of the Sea and transnational organized crime », *op. cit*., p. 443 : « *Thus, unlike what has been suggested in legal literature, it is submitted here that the fact that flag states are indeed under a duty to effectively control their own ships is not equivalent to a duty to tolerate control by other states* ».

[1072] S. SUR, « La résolution 1540 du Conseil de sécurité (28 avril 2004) : entre la prolifération des armes de destruction massive, le terrorisme et les acteurs non étatiques », *op. cit*., p. 872 « *Le droit classique de la mer ne permet pas un État d'arrêter et d'inspecter en haute mer des navires autres que ceux qui arborent son pavillon* ». Voir ég. I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », *op. cit*., p. 641 : « *supposer même que la résolution 1540 rendait le transport maritime des ADM illégal, ce qui est une interprétation très peu convaincante, elle ne conférerait pas de base juridique à l'interception des navires indépendante de celles qui existent dans le droit international positif ; le caractère illicite d'une activité commise à bord d'un navire ne justifie pas automatiquement son interception en dérogation des règles existantes* ». Ég. H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », *op. cit*., p. 501 : « *La résolution 1540 n'établit expressément aucun mécanisme permettant de fonder l'arraisonnement d'un navire battant pavillon étranger.Elle paraît, au contraire, laisser aux États le soin de fixer par voie conventionnelle les modalités concrètes d'une éventuelle coopération pénale en la matière* ». Ég. M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *op. cit*., p. 532 : « *The recommendatory nature of the latter provision indicates, together with the references to international law, an absence of any authorization to exceed the existing rules* ». Ég. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *op. cit*., p. 270.

[1073] W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, « The legality of maritime interception / interdiction operations within the framework of operation enduring freedom », *ILS*, vol. 79, 2003, p. 262 : « *As the Security Council has made abundantly clear, international terrorism is a threat to international peace and security that must be eliminated. Accordingly, if a vessel is on the high sea and is suspected of carrying international terrorists or weapons destined to international terrorists it is not necessary to inform the flag*. ». Voir ég. *Contra* E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit*., p. 123-124.

[1074] S. SUR, « La résolution 1540 du Conseil de sécurité (28 avril 2004) : entre la prolifération des armes de destruction massive, le terrorisme et les acteurs non étatiques », *op. cit*., p. 872 : « *On aurait dès lors pu envisager que, sur la base du Chap. VII, on établisse un tel droit d'inspection dérogatoire. On ne l'a pas fait, non pas tant parce que ce droit aurait en pratique conduit à reconnaître une sorte de pouvoir de police de la prolifération au profit de la marine américaine (...) la référence plus vague à une formule de coopération interétatique leur permettra de négocier des accords bilatéraux avec différents États du pavillon* ».

311. En projection des dispositions du droit existant. Le Conseil de sécurité est potentiellement amené, dans le cadre de ses fonctions, à consacrer des interférences avec l'exclusivité pavillonnaire. Dans les résolutions 1874 (2009) sur la République populaire démocratique de Corée, ainsi que dans la résolution 1929 (2010) spécifique à l'Iran[1075], il recourt au chapitre VII et plus particulièrement à l'article 41 de la Charte pour instaurer des mécanismes de contrôles des navires qui se livrent à des activités de prolifération d'ADM. Dans ces deux textes, il demande aux États bénéficiant de « *motifs raisonnables* » de suspecter un navire de contribuer à la prolifération d'ADM de procéder à son inspection après l'obtention de l'imprimatur l'autorité du pavillon[1076]. Contrairement aux résolutions 1373 (2001) et 1540 (2004), ces textes introduisent une véritable autorisation d'intervenir à l'encontre d'un navire étranger, dans le respect des compétences de l'autorité pavillonnaire[1077]. Ces mécanismes d'intervention mis en place par le Conseil de sécurité ne sont pas pour autant révolutionnaires. Ils s'inscrivent, au contraire, dans la continuité des conventions internationales répressives adoptées en la matière, qui conditionnent l'intervention à la bonne volonté de l'État du pavillon. Dans le même sens, dans la résolution 2240 (2015)[1078] relative au trafic de migrants et à la traite d'êtres humains en provenance de Libye, le Conseil s'inscrit *pro parte* dans le sillage des dispositions conventionnelles existantes. Il reprend les dispositions de l'article 110 de la CNUDM, lequel reconnaît aux États la possibilité d'inspecter les navires sans pavillon, et celles de l'article 8 du Protocole contre le trafic illicite de migrant de 2000 qui détaillent les modalités d'arraisonnement et d'inspection des navires suspectés de se livrer au trafic de migrants une fois l'assentiment de l'autorité pavillonnaire donné[1079].

2) Des dérogations spécifiques à l'exclusivité pavillonnaire

312. Une procédure novatrice. La résolution 2240 (2015) ne se limite pas qu'à réitérer les dispositions conventionnelles en vigueur relatives à la lutte contre le trafic de migrants et la traite d'êtres humains. Elle intègre également des mécanismes juridiques novateurs qui

[1075] C. S. / Rés. 1874 (2009), 12 juin 2009. C. S. / Rés. 1929 (2010), 9 juin 2010. Voir ég. R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcement operations », *op. cit*., p. 480. Voir ég. J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law, op. cit.,* p. 771.
[1076] C. S. / Rés. 1874 (2009) para. 12. C. S. / Rés. 1929 (2010), para. 15.
[1077] Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, *op. cit*., p. 394. Voir ég. R. A BARNES, « Flag states », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 320.
[1078] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015.
[1079] *Ibid.* Para. 5 et 6.

confèrent aux États des possibilités d'intervention plus importantes. Le paragraphe 7 autorise les États, pendant une période d'une année, à « *inspecter les bateaux naviguant en haute mer au large des côtes libyennes s'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner qu'ils sont utilisés pour le trafic de migrants ou la traite d'êtres humains en provenance de Libye, à condition que ces États membres et organismes régionaux cherchent de bonne foi à obtenir le consentement de l'État du pavillon avant de procéder à l'inspection* ». Cette résolution a, par la suite, été renouvelée par trois fois pour une même période de temps[1080]. Concrètement, ce paragraphe introduit une véritable exception à la loi du pavillon. Il octroie une capacité à intervenir contre un navire sans que le consentement de l'autorité pavillonnaire soit indispensable[1081]. En cela, cette résolution représente une avancée significative par rapport au Protocole de 2000, qui maintient l'assentiment de l'État de rattachement comme un prérequis indispensable à toute inspection en haute mer[1082]. De surcroît, cette résolution autorise la saisie des navires arraisonnés en vue de procéder à leur destruction[1083]. L'objectif est d'éviter que les navires interceptés ne soient réutilisés par des passeurs. Ce faisant, ces mécanismes constituent une avancée non négligeable dans le déroulement des opérations au large de la Libye. La capacité des États à intervenir est sensiblement renforcée et l'éventail des mesures envisageables est étayé.

313. Sur la recherche du consentement de bonne foi. Cette procédure d'intervention n'est toutefois pas exempte de conditions. Il est précisé que les États participant à la lutte ne

---

[1080] C. S. / Rés. 2312 (2016), 6 octobre 2016. Ég. C. S. / Rés. 2380 (2017), 5 octobre 2017. Ég. C. S. / Rés. 2437 (2018), 3 octobre 2018.

[1081] R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcement operations », *op. cit*., p. 482 : « *This authorization clearly permitted those MLE forces engaged in responding to the Mediterranean migrant crisis to board vessels without flag State consent, and indeed to assert sufficient jurisdiction over them in order to take follow-on action, provided that the necessary prior "good faith efforts to obtain the consent of the vessel's flag State" had been made* ». Voir ég. I. CARACCIOLO, « Migration and the law of the sea : solutions and limitations of a fragmentary regime », in J. CRAWFORD, A. KOROMA, S. MAHMOUDI & A. PELLET, *The international legal order : current needs and possible responses : essays in honour of Djamchid Momtaz*, éd. brill, 2017, p. 286 : « *The security council not only requires Member States, with the consent of the flag State on the high seas off the coasts of Libya, to inspect vessel (…) but also (…) to inspect any vessel off these coast even without the consent of the flag state* ».

[1082] M. GESTRI, « Eunavfor Med : fighting migrant smuggling under UN security Council resolution 2240 (2015) », *op. cit.,* p. 39 : « *On this point Resolution 2240 clearly goes beyond the Smuggling of Migrants Protocol, which requires the express authorisation of the flag State in order to carry out any inspection of a suspected vessel* ».

[1083] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015, para. 8 : « *Décide également d'autoriser les États Membres agissant individuellement ou dans le cadre d'organismes régionaux, pour un an à compter de la date d'adoption de la présente résolution, à saisir, en vertu du pouvoir conféré par le paragraphe 7, des navires inspectés dont ils ont la confirmation qu'ils sont utilisés à des fins de trafic de migrants ou de traite d'êtres humains en provenance de Libye, et souligne que des mesures complémentaires concernant les navires inspectés en vertu du paragraphe 7, notamment leur destruction, seront prises conformément au droit international en vigueur* ».

peuvent se passer du consentement de l'autorité pavillonnaire que s'ils ont préalablement recherché « *de bonne foi* » l'assentiment de celle-ci (« *good faith effort* »). Cette formule dénote une certaine habileté de la part du Conseil de sécurité. Elle cherche à ménager les impératifs du Conseil de sécurité en matière de maintien de la paix et de la sécurité internationale avec les principes inhérents à l'utilisation de la haute mer[1084]. Dans ce contexte, la bonne foi s'apprécie ici comme une invitation à la tempérance adressée aux États dans l'exercice de cette prérogative[1085]. Autrement dit, le Conseil les encourage à rechercher effectivement le consentement de l'autorité de rattachement, avant de procéder à une quelconque inspection. Afin de clarifier les conditions d'exercice de ce droit d'intervention, le paragraphe 9 de la résolution « *invite les États du pavillon qui reçoivent des demandes à les examiner et à y répondre rapidement et dans les délais prévus* ». Cette exhortation à la célérité n'est malheureusement pas plus expressément détaillée. Néanmoins, la pratique européenne donne un éclairage bienvenu sur les modalités de recours à ce mécanisme. Dans le cadre de l'opération EUNAVFOR Med, il est prévu que lorsqu'une demande n'a pas reçu de réponse dans un délai de quatre heures, l'intervention est considérée comme remplissant les exigences de « *bonne foi* » de la résolution 2240 (2015)[1086]. Cette interprétation paraît tout à fait fidèle à l'esprit de la résolution. Ainsi, le Conseil de sécurité fait montre de sa volonté d'initier une procédure d'intervention modernisée, qui tient compte du particularisme de la situation libyenne. Ce dispositif constitue une véritable nouveauté en matière opérationnelle, qui pourrait, pourquoi pas, orienter de futurs accords internationaux, régionaux, ou même la pratique étatique. Il parvient, avec une grande subtilité, à faciliter l'inspection des navires

[1084] M. GESTRI, « Eunavfor Med : fighting migrant smuggling under UN security Council resolution 2240 (2015) », *op. cit*., p. 40 : « *Overall, the "good faith efforts" formula clearly constitutes a compromise between the model characterised by the authorisation to inspect vessels without flag State consent, at times applied by the Security Council, and the traditional rule under which express flag State permission has first to be obtained by the interdicting State (confirmed also by the Smuggling of Migrants Protocol)* ». Voir ég. J. COPPENS, « Interception of migrant boats at sea », in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS*, 'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human right*s, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 211.

[1085] R. KOLB, « La bonne foi en droit international public », *op. cit*., p. 732 : « *Le droit s'archipélise sous d'innombrables lacunes laissées par les expressions ponctuelles de volonté, espaces que la volonté désigne tout naturellement à l'entreprise incontrôlée des États uti singuli.C'est ces excès que la bonne foi est appelée à tempérer. Sa mission est d'ordonner la volonté aux exigences incompressibles du droit, d'en faire une notion juridique* ». p. 732 1998. Voir ég. R. KOLB, « Principles as sources of international law : (with special reference to good faith)», *NILR*, vol. 53, 2006, p. 35-36.

[1086] E. PAPASTAVRIDIS, « Eunavfor operation Sophia and the international law of the sea », *Maritime safety and security law journal*, issue 2, 2016, p. 64 : « *The 'good faith efforts' mentioned in Resolution 2240 'will be considered to have been exhausted if there is no response to the request made pursuant to actions taken under GENTEXT 13 within 4 (four) hours from the time of the request within the given time preparatory measures are authorised'.Thus, for the EU, 'good faith efforts' mean requesting the flag state for its consent to board the suspect vessel and waiting for four hours for that state to respond, after which the authority of Resolution 2240 is triggered and the boarding takes place without the respective flag state's consent* ».

suspects présents dans cet espace en s'abstenant de dénaturer les principes d'utilisation des océans, et en particulier celui de l'exclusivité de l'État du pavillon.

B. Des interférences contrôlées à la liberté des mers

314. L'extension de ces droits d'intervention est cependant limitée à la fois dans le temps et dans l'espace (1). Le soin que le Conseil apporte à circonscrire consciencieusement l'exercice de ses pouvoirs atteste de la spécificité de son action dans la lutte contre les activités prohibées en mer (2).

1) Un encadrement de la portée des résolutions

315. **Une circonscription géographique de l'action**. Les développements qui précèdent mettent en lumière le fait que, lorsqu'il est amené à agir sous l'empire du Chapitre VII, le Conseil peut potentiellement prendre des résolutions qui s'écartent de l'exercice habituel des compétences sur l'espace maritime. C'est le cas des eaux sous souveraineté, dans lesquelles le Conseil peut prescrire des mécanismes d'intervention contre certains navires suspects à des États autres que l'autorité côtière. Il en est ainsi également en haute mer où il introduit des interférences nouvelles à l'exclusivité pavillonnaire. Néanmoins, il convient de relever que ces dispositions exceptionnelles sont assorties d'un encadrement pour le moins scrupuleux. En effet, tant les résolutions consacrées à la piraterie somalienne que celles relatives aux migrations clandestines ont un champ d'application géographique délimité. La résolution 1816 (2008) circonscrit les mesures réalisables aux « *eaux territoriales de la Somalie* » et renchérit en ajoutant « *que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie* »[1087]. Cet encadrement spatial se retrouve dans les résolutions traitant de la situation en Libye, mais de façon moins précise, en se référant à un espace de « *haute mer au large des côtes libyennes* »[1088]. Aussi, dans les deux cas, le Conseil cherche à borner spatialement ses résolutions. Il faut ajouter que le fait qu'il consente à laisser intervenir un État tiers dans les eaux soumises à la souveraineté somalienne ne signifie pas pour autant que la liberté de navigation dans cet espace est entièrement annihilé. Au contraire, la résolution 1846 (2008) requiert des États intervenants qu'ils ne limitent pas le droit de passage inoffensif des tiers pendant le déroulement des opérations menées en vertu du Chapitre VII. Ainsi, les États autres que l'autorité côtière et ceux autorisés à intervenir sur

[1087] C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008, para. 9.
[1088] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015, para. 7.

zone peuvent librement circuler dans les eaux territoriales somaliennes[1089], en dépit du danger qu'ils encourent dans cet espace.

316. Des résolutions éphémères. Le Conseil veille à ce que les résolutions qu'il adopte disposent d'une durée de validité. Généralement valables pour une période de 6 à 12 mois, elle peuvent être prorogées par l'adoption d'une nouvelle résolution[1090]. En inscrivant son action dans une dimension temporelle resserrée, le Conseil cherche avant tout à prendre toutes les précautions nécessaires pour obvier à la création d'une norme de droit coutumier qui faciliterait les entorses aux principes d'utilisation de l'espace maritime. En effet, la coutume internationale est de maturation graduelle. Elle repose en partie sur la réalisation de certains actes qui sont reconduits dans le temps[1091]. L'incorporation, par le Conseil, de cette dimension temporelle tangible donne aux résolutions qu'il adopte un caractère temporaire, et donc périssable. Par déduction, les mécanismes d'intervention qu'il instaure, à l'instar du droit de poursuite inversé ou l'intervention sans le consentement de l'État du pavillon, ne valent que durant la période pour laquelle la résolution a été adoptée. Procédant de la sorte, le Conseil s'applique à éviter soigneusement la création d'un précédent, qui manifesterait l'émergence de l'élément matériel de la coutume internationale[1092]. Il introduit bel et bien des exceptions à la règle de l'exclusivité, mais celles-ci ne sont pas définitives, n'étant que temporairement exécutoires. Il est intéressant de relever que le Conseil s'attache à ce que le consentement à

[1089] T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 405 : « *This provision seems consistent with the idea that, while the authorizations set out in the resolutions introduce a limitation to the sovereignty of the Somali coastal state on its territorial sea, they should not have any effect on the rights third states (states other than the coastal and authorized states) are entitled to exercise in the territorial sea, such as, especially, the right of innocent passage* ». Voir ég. M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *op. cit*., p. 496.

[1090] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015, para. 19 : « *Entend suivre la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires les autorisations découlant de la présente résolution* ». Voir ég. C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008 para. 15.

[1091] F. CAPOTORTI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 248, 1994, p. 129. Voir ég. P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public, op. cit.,* p. 358.

[1092]A. ORAKHELASHVILI, « The acts of the security council : meaning and standards of review », *Max Planck yearbook of united nations law*, vol. 11, issue 1, 2007, p. 145 : « *The Security Council's interaction with international law can take place in two dimensions. The first dimension is represented by the number of Council resolutions in which the Council confirms its support for the validity and enforcement of the relevant international norms and instruments. There are numerous resolutions in which the Council subscribes to the principle of non-interference in internal affairs of states, respect of human rights and humanitarian law, the prohibition of the use of force, or the right to self-determination. The Council's practice can also be seen as developing certain aspects of international law,and even contributing to the formation of customary norms by providing the elements of state practice or legal conviction that are essential in the process of custom-generation* » Voir ég. M. GESTRI, « Eunavfor Med : fighting migrant smuggling under UN security Council resolution 2240 (2015) », *op. cit*., p. 39. Ég. T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit*., p. 405. Ég. I. PREZAS, «En amont des poursuites : à propos du régime juridique des opérations de police menées dans le cadre de la lutte contre la violence maritime somalienne», *AFDI*, vol. 58, 2012, p. 755.

l'intervention qu'il concède, que ce soit dans les eaux territoriales ou en haute mer, n'impacte nullement l'exercice des droits, obligations et responsabilités des États en vertu de la CNUDM. Il réitère ce mode fonctionnement dans les différentes résolutions[1093]. En outre, la résolution 1816 (2008) prévoit que l'autorisation donnée pour s'employer dans les eaux somaliennes « *ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier* ». Ainsi, le Conseil de sécurité s'efforce de ne pas se faire l'initiateur d'une pratique qui, si elle venait à être reconduite par les États, pourrait introduire une réelle exception aux principes sacralisés par la CNUDM.

2) Une délimitation du champ d'intervention du Conseil

317. Des restrictions volontaires à ses pouvoirs. En dépit des prérogatives importantes dont jouit le Conseil de sécurité lorsqu'il intervient sous l'empire du Chapitre VII, son action reste fondamentalement gouvernée selon un principe d'autolimitation. Les différentes résolutions traitant des menaces à la sûreté maritime se caractérisent par une délimitation précise de leur champ d'application sur le plan spatial et temporel. Ces restrictions auxquelles il s'astreint traduisent la volonté du Conseil de parer contre d'éventuelles critiques à son encontre et contre son action[1094]. Confronté au risque d'opposition des États, certains craignant la multiplication d'interférences à la liberté des mers et l'érosion incidente de leur souveraineté[1095], le Conseil s'est autorégulé différentes résolutions qu'il a adopté. Alors qu'il introduit de véritables exceptions aux règles traditionnelles qui venant régir l'utilisation des espaces maritimes, autant dans les eaux souveraines qu'en haute mer, toutes ces dérogations sont rigoureusement encadrées et pondérées. De sorte, le Conseil témoigne au fil de ses résolutions d'une considération toute particulière pour la liberté des mers. Il est bien trop conscient de la place occupée par ce principe dans le maintien de relations apaisées entre les États sur l'espace maritime pour y instaurer des exceptions trop larges, même lorsqu'il agit au nom de la sécurité collective[1096]. Cette remarquable volition déployée par le Conseil pour délimiter le cadre de son action explique d'autant plus pourquoi il est difficile de voir dans les résolutions plus générales, telles que la résolution 1540 (2004), de potentielles dérogations à

[1093] C. S. / Rés. 2240 (2015), 9 octobre 2015, para. 11. C. S. / Rés. 1816 (2008), 6 novembre 2008, para. 9.
[1094] T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *op. cit.,* p. 404 *: « It has introduced a number of limitations that make the provisions adopted less revolutionary than they might appear, and seem aimed, in particular, at fending off possible criticism against the Council acting as a legislator* ».
[1095] H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, *op. cit.,* p. 92
[1096] P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 6. Voir ég. R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the sea*, *op. cit*., p. 51.

la liberté des mers. Toute interférence à ce principe par le Conseil est assortie de restrictions établies par lui-même.

318. Une influence à tempérer. Le recours au Conseil de sécurité s'est prodigieusement accru au cours de ses dernières années pour faire face aux actes criminels qui procèdent sur l'espace maritime. Il devient progressivement un acteur majeur dans la lutte contre les menaces à la sûreté maritime. Néanmoins, il est nécessaire de garder à l'esprit que le déploiement de ses pouvoirs reste exceptionnel en la matière. Le Conseil demeure effectivement soumis aux exigences intrinsèques de son fonctionnement. Dès lors, s'il veut mettre en œuvre les prérogatives dont il dispose en vertu du Chapitre VII, il doit préalablement procéder à une opération de qualification. Or, il est clair que même s'il jouit d'une importante marge d'appréciation des « *menaces contre la paix* » il serait surprenant qu'il soit amené à traiter de l'ensemble des menaces à la sûreté maritime[1097]. Le Conseil s'est intéressé à la piraterie maritime et au trafic de migrants car ils sont apparus comme des facteurs venant exacerber et aggraver la situation d'États en déliquescence. En sera-t-il de même avec le trafic de stupéfiants voir les pollutions volontaires ? Rien n'est moins sûr. Comme le relève le professeur Weckel, « *il faut se garder – s'agissant de l'observation de la pratique du Conseil de sécurité – des excès de l'analyse systématique* »[1098]. Qui plus est, sa qualification détermine le cadre dans lequel il va être amené à agir. Aussi, lorsqu'il prend des mesures permettant de déroger aux principes consacrés par la CNUDM, il ne supplée aux dispositions internationales en vigueur que dans les hypothèses de menace à la paix et à la sécurité internationale. À titre d'exemple, l'exception à l'exclusivité pavillonnaire instaurée dans la résolution 2240 (2015) ne s'applique qu'à l'encontre des navires qui battent un étendard libyen. Partout ailleurs, ce sont les dispositions du Protocole de 2000 et la CNUDM qui sont applicables. Par conséquent, l'importance du Conseil de sécurité dans la lutte contre

[1097] A. H. A. SOONS, « A 'new' exception to the freedom of the high seas : the enforcement of U. N. sanctions », *op. cit*., p. 220-221 : « *In conclusion, the authority of the Security Council has in fact become the source of a new exception to the exclusivity of the jurisdiction of the flag State overs its vessels (…) Let us remember that such authorizations by the Security Council should always be based on Chapter VII, which requires a prior determination that there exists a threat to the peace, breach of the peace, or act of aggression* ». Voir ég. I. CARACCIOLO, « Migration and the law of the sea : solutions and limitations of a fragmentary regime », *op. cit*., p. 287 : « *The UN Security Council confirms again that organized criminal activities can – within certain situations of political crises – together threaten international peace and security.*».

[1098] P. WECKEL, « Le conseil de sécurité et la coopération judiciaire internationale », *op. cit*., p. 632.

les menaces à la sûreté maritime de façon générale est à relativiser. Son approche de la lutte contre la criminalité en mer est sectorielle et différenciée[1099].

---

319. Conclusion du Chapitre. Le Conseil de sécurité occupe une place résolument à part dans la lutte contre les activités criminelles et délictueuses en mer. Originellement peu enclin à s'intéresser aux actes illicites perpétrés par des personnes privées, il s'est progressivement libéré de ses réticences pour se confronter à la criminalité internationale. Pour ce faire, le Conseil agit essentiellement sur deux fronts. D'un côté, il intervient de la même manière qu'une convention répressive. Il participe à l'incrimination internationale de certaines activités, incite les États à adapter leur arsenal normatif interne à ses prescriptions et celles des différentes conventions de droit pénal international et il contribue à perfectionner les rouages de la coopération interétatique. De l'autre, le Conseil de sécurité s'imprègne du contexte maritime pour s'inscrire dans une dimension plus opérationnelle. Il entreprend l'établissement de véritables dérogations aux principes qui régissent l'utilisation des espaces maritimes. À cet effet, il introduit des mécanismes d'intervention novateurs contre les navires interlopes étrangers tels que le droit de poursuite inversé, ou encore la dérogation apportée au principe d'exclusivité de l'État du pavillon lorsque le consentement de ce dernier a été recherché de bonne foi. Ces deux facettes de la pratique du Conseil de sécurité sont complémentaires. Elles illustrent sa volonté de couvrir l'ensemble de la chaîne répressive, de l'intervention contre un navire jusqu'à la présentation de ses membres de bord interpellés devant un juge. Dans ce cadre, la pratique du Conseil de sécurité se manifeste comme un modèle de conciliation entre des impératifs sécuritaires et la nécessité de sauvegarder le principe de liberté des mers. Même lorsqu'il déroge aux principes d'utilisation des océans, il encadre scrupuleusement la portée des exceptions qu'il instaure. Procédant de la sorte, il se fait indirectement apologiste de ces principes. En rappelant le caractère exceptionnel et

[1099] N. KLEIN, « Maritime Security », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 601 : « *The security council could potentially influence the development of the law relating to maritime security through its mandatory resolutions adopted under Chapter VII. The weight of these resolutions may rightly be questioned as a source of law, given that they commonly target particular States or specific situations* ».

restreint de ses propres résolutions, il fait écho à la valeur fondamentale des principes de la CNUDM, plus particulièrement celui de de liberté des mers.

320. Conclusion du Titre. Dans son ensemble, la pratique développée en matière de lutte contre les activités illicites en mer est délicate à cerner. Si, de prime abord, elle se perçoit comme une simple application des conventions internationales, elle s'avère en réalité bien plus complexe. Certes, la pratique traduit la manière avec laquelle les sujets du droit international mettent en œuvre les conventions internationales pour réprimer les menaces à la sûreté maritime. Toutefois, elle ne se limite pas qu'à cela. La pratique développe, initie, voire introduit des dérogations au corpus normatif en vigueur, tout en restant imprégnée des règles qui régissent l'utilisation des espaces maritimes. Par là même, elle participe à l'exaltation « *du droit et de son rôle* »[1100]. Aussi, que ce soit par l'entremise des actions entreprises par les États ou au travers des résolutions adoptées par le Conseil de sécurité, il est patent que la pratique contribue à la fois à l'émergence d'un mouvement de prohibition de certaines activités à l'échelle internationale ainsi qu'à l'élaboration de mécanismes d'intervention plus aboutis en mer.

Néanmoins, ces caractéristiques communes ne doivent en rien faire omettre les différences marquantes qui existent entre les actions conduites par ces deux entités. En effet, la pratique étatique se manifeste avant tout par sa dimension pragmatique. Elle se présente comme la projection de considérations nationales dans un contexte international. La pratique étatique se manifeste, à ce titre, comme bien souvent éclatée et emprunte d'un unilatéralisme latent. Elle cherche à prendre appui sur les conventions en vigueur pour l'inscrire dans une perspective nouvelle, dans le but d'adapter le droit en vigueur aux formes de la criminalité contemporaine. La pratique du Conseil de sécurité est quant à elle plus cadrée, tenue par les exigences procédurales de tout organisme institutionnel. En charge de la responsabilité principale du maintien de la paix et de la sécurité internationale, l'exercice de ses prérogatives exceptionnelles est réservé à la répression de certains actes criminels venant déstabiliser la communauté internationale.

Quel que soit l'acteur qui en est à l'origine, la pratique illustre les mouvements qui parcourent le droit international. Elle traduit la manière dont se développent des mécanismes juridiques permettant d'améliorer l'intervention contre les navires suspects et la répression par les États des auteurs d'actes illicites perpétrés en mer.

[1100] R. DAVID, « Le dépassement du droit et les systèmes de droit contemporains », *Archives de philosophie du droit*, 1963, p. 3.

Titre II – La protection des droits fondamentaux par les juridictions internationales

321. Que ce soit sur la base des dispositions conventionnelles en vigueur, ou des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, il est manifeste que la capacité des États à intervenir contre les navires se livrant à des activités prohibées en mer s'est étendue. De multiples aménagements à la règle de l'exclusivité de l'État du pavillon ont été introduits, permettant à l'État intervenant de prendre des mesures coercitives contre une embarcation étrangère et ses membres de bord. Toutefois, peu de dispositions précisent clairement le sort réservé aux personnes interpellées par un État en raison de la commission d'un acte répréhensible perpétré sur l'espace maritime. Il suffit de se pencher sur le contenu de la CNUDM pour s'en convaincre. Rares sont les articles qui prévoient expressément le traitement des personnes arrêtées. L'article 73 § 3 fait figure d'exception, puisqu'il apporte un frein sensible à la compétence de l'État côtier en matière de pêche dans la zone économique exclusive, en interdisant les peines d'emprisonnement ainsi que toute forme de châtiment corporel. Dans le même sens, l'article 230 portant sur le respect des droits reconnus à l'individu interpellé prévoit que seules des peines pécuniaires peuvent être infligées aux auteurs d'infractions aux lois et règlements en matière de pollution. D'autres dispositions peuvent être interprétées plus largement comme étant destinées à assurer la protection des individus présents en mer. Il en est ainsi en matière de sauvetage maritime par exemple [1101]. Dans tous les cas, il est flagrant que la CNUDM ne donne que très peu d'informations sur le traitement des personnes appréhendées en mer[1102]. Parallèlement, il convient d'ajouter que les instruments conventionnels consacrés aux droits fondamentaux – lesquels fixent des limites claires à l'emprise étatique sur les individus - ne font aucune mention de l'espace maritime[1103]. Les

[1101] Article 98 de la CNUDM. L'article 99 de la CNUDM peut également être cité comme assurant une protection aux individus, puisqu'il indique que « *Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto* ».

[1102] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *BJIL*, vol. 28, 2010, p. 3. Voir ég. B. VUKAS, « Droit de la mer et droits de l'homme », in G. CATALDI, *La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21e siècle*, Colloque de Naples, 2001, éd. Bruylant, 2002, p. 85. Ég. I. PAPANICOLOPULU, « The law of the sea convention : No place for persons ? », *IJMCL*, vol. 27, 2012, p. 868-871. Ég. B. OXMAN, « Human rights and the United Nations Convention on the law of the sea », *Colum. J. Transnat'L*, vol. 36, 1997, p. 401. Ég. S. TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 333.

[1103] I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law - Essays in*

conventions répressives s'intéressant aux activités illicites commises en mer permettent, dans une certaine mesure, de faire le point de jonction entre les droits fondamentaux et la mer. Plusieurs dispositions conventionnelles évoquent la nécessité pour les États de respecter les droits des personnes, même si celles-ci restent assez générales[1104].

Dans ce contexte, les juridictions internationales ont un rôle central à jouer. Il leur revient d'encadrer l'étendue des prérogatives étatiques à l'encontre des personnes interpellées en mer. Bien que n'étant *a priori* pas concerné par ces questions, le Tribunal international du droit de la mer a néanmoins consacré un ensemble de garanties destinées aux personnes privées (**Chapitre 1**). Les juridictions spécialisées dans la protection des droits fondamentaux des personnes se sont quant à elles progressivement tournées vers l'espace maritime (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 – La protection des personnes privées par le TIDM

Chapitre 2 – L'orientation vers la mer des juridictions de protection des droits de l'homme

honour of Tullio Treves, éd. Springer, 2013, p. 536. Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », in *La mer et son droit*, *Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, éd. Pedone, 2003, p. 576.

[1104] Article 14 § 2 de la Convention de Vienne, article 19 du Protocole contre le trafic de migrants, article 3 du Protocole à la Convention SUA introduisant un article 2*bis* et article 8 § 2 de ce même Protocole introduisant un article 8*bis* § 10.

Chapitre 1 – La protection des personnes privées par le TIDM

322. Les relations entre le Tribunal international du droit de la mer et les personnes privées sont pour le moins distendues. En dehors des dispositions de la CNUDM consacrées aux activités menées dans la Zone - pour lesquelles la Convention octroie aux particuliers la possibilité de saisir directement la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins - la Convention ne reconnaît pas expressément de *locus standi* aux individus[1105]. Ces derniers ne bénéficient pas du droit d'ester en justice devant cette juridiction internationale permanente, ce qui signifie qu'ils ne peuvent saisir directement le Tribunal. Malgré cette absence de capacité à agir, les personnes privées ne sont délaissées pas pour autant délaissées par cette juridiction. Certaines des procédures susceptibles d'être menées devant le Tribunal peuvent en effet les concerner plus ou moins directement (**Section 1**). Au fil de sa jurisprudence, le TIDM a accordé une importance croissante aux droits des individus, en contribuant à établir un cadre protecteur devant être respecté par les États lorsqu'ils mènent une action en mer (**Section 2**).

Section 1 – La prise en compte par le TIDM des activités réalisées par des personnes privées

323. L'annexe VI de la CNUDM relative au statut du TIDM indique à son article 21 que « *le Tribunal est compétent pour tous les différends et toutes les demandes qui lui sont soumis conformément à la convention et toutes les fois que cela est expressément prévu dans tout autre accord conférant compétence au Tribunal* ». À ce titre, il convient d'ajouter que le Tribunal dispose d'une compétence contentieuse et d'une compétence consultative. En matière contentieuse, sa compétence est obligatoire pour traiter des procédures d'urgence. Dans le cadre de ces procédures, le Tribunal accorde une attention spécifique à l'égard des

[1105] Article 187 (c) de la CNUDM. Voir ég. L. PAIOLA, « L'accès des personnes privées au Tribunal International du droit de la mer », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 97. Ég. B. VUKAS, « Droit de la mer et droits de l'homme », *op. cit*. p. 78. Ég. Y. TANAKA, *The peaceful settlement of international disputes*, éd. Cambridge University Press, 2018, p. 246. Ég. T. TREVES, « Private maritime law litigation and the International tribunal for the law of the sea », *The rabel journal of comparative and international private law*, vol. 63, 1999, p. 350. Ég. P. GAUTIER, «Locus standi and breaches of the United convention on the law of sea », in R. A. KOLODKIN & S. M. PUNZHIN, *Essays in memory of A. L. Kolodkin*, éd. Statut Moskva, 2014, p. 119.

acteurs privés impliqués dans le litige **(Paragraphe 1**). Il veille notamment à apporter des limitations aux mesures réalisables par les États à leur encontre (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1: La place des personnes privées devant le Tribunal

324. Deux procédures obligatoires devant le TIDM sont prévues par la CNUDM. D'un côté, la procédure de prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et de prompte libération de son équipage constitue une innovation dans le panorama du contentieux international en ce qu'elle vise directement les personnes privées (A). De l'autre, la demande en prescription de mesures conservatoires dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral ne vise pas spécifiquement les particuliers, mais elle est susceptible de les concerner (B).

A. Dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée

325. La prompte mainlevée est une création pour le moins atypique. Il s'agit d'une procédure interétatique qui concerne l'ensemble des personnes privées participant aux activités maritimes (1). Cette procédure dispose d'un champ d'application limité, puisqu'une requête en mainlevée ne peut être réalisée qu'après la commission d'infractions relatives à l'environnement marin (2).

1) Une procédure consacrée aux particuliers

326. **Une procédure qui compense l'extension côtière**. L'introduction au sein de la CNUDM d'une procédure aussi singulière que la prompte mainlevée apparaît derechef comme une illustration du délicat exercice d'équilibriste auquel se sont astreints les négociateurs du texte de 1982. En effet, l'un des plus retentissants apports de cette Convention a été de concrétiser conventionnellement la zone économique exclusive, pan de mer sur lequel l'État côtier dispose de prérogatives spécifiques sus-évoquées[1106]. La procédure de prompte mainlevée est une conséquence directe de la reconnaissance, par le droit international, de cet espace dans le giron de ceux sur lequel l'entité riveraine exerce un contrôle. Face à l'emprise croissante côtière, cette procédure octroie aux États pavillonnaires certaines garanties. Elle compense la perte de liberté concédée par l'introduction d'un

[1106] *Cf. supra*, n°31.

mécanisme protecteur des intérêts des acteurs privés du monde maritimes[1107]. La procédure de prompte mainlevée est prévue à l'article 292 § 1 de la CNUDM, selon lequel « *lorsque les autorités d'un État Partie ont immobilisé un navire battant pavillon d'un autre État Partie et qu'il est allégué que l'État qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou d'une autre garantie financière, la question de la mainlevée ou de la mise en liberté peut être portée devant une cour ou un tribunal désigné d'un commun accord par les parties; à défaut d'accord dans un délai de 10 jours à compter du moment de l'immobilisation du navire ou de l'arrestation de l'équipage, cette question peut être portée devant une cour ou un tribunal accepté conformément à l'article 287 par l'État qui a procédé à l'immobilisation ou à l'arrestation, ou devant le Tribunal international du droit de la mer, à moins que les parties n'en conviennent autrement* ». De façon plus synthétique, la procédure de prompte mainlevée concerne les cas dans lesquels un État côtier a immobilisé un navire étranger et placé en état d'arrestation l'équipage. Si, dans un délai de dix jours, aucune autre juridiction n'a été saisie, l'autorité pavillonnaire peut saisir unilatéralement le Tribunal afin de procéder à une demande de mainlevée. Il s'agit bien là d'une forme de contentieux de l'urgence, puisque le tribunal est instamment prié de réaliser « *promptement* »[1108] un examen de la requête qui lui est adressée.

327. Une procédure qui désigne les personnes privées. Dans le cadre d'une procédure de prompte mainlevée, les parties litigantes sont exclusivement des États. Cependant, il faut bien

[1107] J. AKL, « La procédure de prompte mainlevée de navire et de prompte libération de son équipage devant le TIDM », *ADMer*, 2001, p. 220-221 : « *en contrepartie de l'extension considérable des droits des États côtiers sur l'espace maritime que constitue la zone économique exclusive, la procédure de prompte mainlevée offre une certaine garantie, dans des situations bien déterminées, aux puissances maritimes et aux personnes physiques ou morales engagées dans les activités de navigation maritime face à la détention prolongée d'un navire et de son équipage et des préjudices qui en découlent, tant sur le plan humanitaire que sur le plan économique* ». Voir ég. B. VUKAS, « Droit de la mer et droits de l'homme », *op. cit*., p. 76. Ég. D. R. ROTHWELL & T. STEPHENS, « Illegal southern ocean fishing and prompt release : balancing coastal and flag states interests », *ICLQ*, vol. 53, 2004, p. 171. Ég. I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea, op. cit.,* p. 21. Ég. R. RAYFUSE, « Standard in review in the international tribunal for the law of the sea », in L. GRUSZCZYNSKI & W. WERNER, *Deference in international courts and tribunal : standard of review and margin of appreciation*, Colloques de Séville et de Lund, 2012, éd. OUP, 2014, p. 339. Ég. M. LEMEY, « La procédure en prompte mainlevée », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 164. Ég. J. E. NOYES, « The international tribunal for the law of the sea», *Cornell International Law Journal*, vol. 32, 1999, p. 149.

[1108] Article 292 § 3 de la CNUDM. Sur l'urgence, voir J. P. COT, « In praise of urgency : reflections on the practice of ITLOS », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law- Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 271-275. Voir ég. J. M. SOREL, « Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions interétatiques (CIJ et TIDM) », in H. RUIZ FABRI & J. M. SOREL, *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, Journée d'étude de Paris, 2002, éd. Pedone, 2003, p. 14.

remarquer que les personnes privées occupent une place résolument à part au sein de ce mécanisme procédural. D'abord, il est manifeste que les particuliers sont au cœur de l'article 292, lequel vise explicitement l'équipage du navire immobilisé. Ils constituent en quelque sorte l'objet même de la procédure de mainlevée[1109]. Ensuite, il est intéressant de constater que la CNUDM concède aux acteurs du monde maritime la possibilité de déposer une demande de mainlevée au nom de l'État pavillonnaire[1110]. À cet égard, il faut préciser que lors des négociations de la Convention, il avait été suggéré que certains particuliers, par exemple le propriétaire du navire, puissent saisir directement le tribunal d'une telle requête[1111]. Cette suggestion n'a pas été retenue. Dans tous les cas, la lettre de l'article 292 fait ressortir qu'un particulier est nécessairement contraint de passer par l'intermédiaire de l'État du pavillon pour qu'une demande de mainlevée puisse être effectuée. Cette exigence formelle est cependant quelque peu atténuée en pratique. La doctrine souligne que, lorsqu'une demande au nom de l'État est réalisée - ce qui est le cas lors de la plupart des demandes de prompte mainlevée formulées devant le Tribunal - c'est davantage pour défendre les intérêts des particuliers que ceux de l'État du pavillon[1112]. En effet, il est patent que, lors de l'immobilisation d'un navire, les acteurs de l'expédition maritime, tels que le propriétaire ou l'exploitant du navire, en subissent en premier lieu les conséquences, surtout au plan économique. D'ailleurs, cette prévalence des intérêts des particuliers sur ceux des États se confirme quant au paiement de la caution. Il revient soit à l'armateur, soit à son assureur, de

[1109] S. TREVISANUT, « The exercise of administrative functions by ITLOS : a comment on prompt release cases », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law - Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 315 : « *One of the unique characteristics of the prompt release procedure consists of the role given to private parties which are both the object and the subject of such procedure* ».

[1110] Article 292 § 2 de la CNUDM.

[1111] B. OXMAN, « Observations on vessel release under the United nations convention on the law of the sea », *IJMCL*, vol. 11, 1996, p. 121. Voir ég. J. P. COT, « Les fonctions du raisonnable dans la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer », in *Droit du pouvoir, pouvoir du droit*, *Mélanges offerts à Jean Salmon*, éd. Bruylant, 2007, p. 275. Ég. S. KARAGIANNIS, « À propos de quelques incertitudes concernant la demande de prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire devant le tribunal international du droit de la mer », *JDI (clunet)*, n°3, 2009, p. 819-820. Ég. D. ANDERSON, « Prompt release of vessels under the UN convention on the law of the sea », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 289.

[1112] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, op. cit., p. 44-45 : « *It is still a flag State which formally appears before the Tribunal as an applicant, not the private entity, even where the underlining interest is clearly private, as the initiative of invoking the prompt release proceedings comes directly of the shipowner* ». Voir ég. P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, *op. cit.,* p. 85 : « *Thus, whole formally upholding the status of the flag State as a party, private entities may be in fact act as agents of the State protecting their own interests* ». Ég. L. PAIOLA, « L'accès des personnes privées au Tribunal International du droit de la mer », *op. cit*., p. 116 qui évoque une « *fiction de la médiation étatique* ».

régler le montant fixé par le tribunal[1113]. Comme le résume compendieusement le juge Tuerk, « *bien que ce ne soit pas le cas en principe, dans la pratique, les personnes privées peuvent être autorisées à faire valoir leurs intérêts directement devant le tribunal* »[1114]. Ainsi, la procédure de prompte mainlevée témoigne de son caractère pour le moins inhabituel dans le panorama du droit international. Il s'agit d'une procédure interétatique qui intéresse essentiellement les intérêts privés des opérateurs du monde maritime[1115].

2) Une procédure dédiée à des activités identifiées

328. Une application limitée. Plusieurs dispositions de la CNUDM autorisent un État à prendre des mesures coercitives à l'encontre d'un navire étranger suspecté d'avoir commis un acte répréhensible en mer. Ces dispositions ont fait l'objet de précédents développements[1116]. Or, en ce qui concerne la procédure de prompte mainlevée, celle-ci ne peut être réalisée que lorsque l'État à l'initiative de l'immobilisation « *n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée* »[1117]. Autrement dit, pour formuler une demande en prompte mainlevée, il est nécessaire que la CNUDM prévoie expressément la mainlevée de la saisie du navire et la libération de l'équipage[1118]. Certains auteurs ont contesté la lecture restrictive et limitative de cette procédure. Selon le juge Treves, la prompte mainlevée à vocation à s'appliquer à d'autres situations pour lesquelles l'immobilisation du navire et l'arrestation des membres ne sont pas prévues[1119]. C'est le cas selon l'auteur de l'article 28 §

[1113] S. TREVISANUT, « The exercise of administrative functions by ITLOS : a comment on prompt release cases », *op. cit*., p. 316 : « *Privates parties also play an important role in the post-adjudication phase. Namely, the bond or other financial security fixed by the Tribunal will be materially paid either by the shipowner or by his/her insurance company* ». Voir ég. S. TREVISANUT, «Twenty years of prompt release of vessels : admissibility, jurisdiction, and recent trends», *ODIL*, vol. 48, n°3-4, 2017, p. 303.

[1114] H. TUERK, « The contribution of the international tribunal for the law of the sea to international law », in J. M. VAN DYKE, *Maritime boundary disputes, settlement processes, and the law of the sea*, Colloques de Seoul, 2006-2007, éd. Brill, 2009, p. 266 : « *In this way, although not in principle but in practice, private parties may be allowed to further their interest directly before the Tribunal* ». Traduction personnelle.

[1115] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 45 : « *Hence, the uniqueness of ITLOS as an international tribunal. On the one hand, it exercises public law jurisdiction in respect of Article 292 applications, and, on the other hand, it is indirectly accessible to private interests* ». Voir ég. S. TREVISANUT, « The exercise of administrative functions by ITLOS : a comment on prompt release cases, », *op. cit*., p. 316-317.

[1116] *Cf. supra*, n°60 à 109.

[1117] Article 292 § 1 de la CNUDM.

[1118] D. ANDERSON, « Prompt release of vessels under the UN convention on the law of the sea », *op. cit*., p. 290 : « *To sum up the effects of Article 292 so far, the question of the prompt release of a vessel or its crews arises only where the Convention contains specific provision about* ». Voir ég. E. D. BROWN, « The M/V 'Saiga' case on prompt release of detained vessels : the first judgment of the international tribunal for the law of the sea », *MP*, vol. 22, n° 4, 1998, p. 318.

[1119] T. TREVES, « The proceedings concerning prompt release of vessels and crews before the International tribunal for the law of the sea », *IJMCL*, vol. 11, n°2, 1996, p. 186 : « *If a vessel or its crew has been detained in*

2 qui à trait à l'exercice de la juridiction civile à l'égard des navires en passage dans la mer territoriale[1120], et de l'article 97 § 3 dédié à l'exercice de la juridiction pénale en haute mer après un abordage ou tout autre incident de navigation maritime[1121]. Cette position bien qu'intéressante n'est pas tenable, et ce pour deux raisons. Dans un premier temps, il ressort de l'analyse des documents relatifs à la négociation de la CNUDM que la question de l'applicabilité de la procédure de prompte mainlevée à d'autres situations impliquant l'immobilisation du navire et la détention des membres de bord a bien été proposée, et a été sciemment écartée par les rédacteurs[1122]. Dans un second temps, il appert que plusieurs juges du TIDM semblent clairement en faveur d'une lecture restrictive de l'article 292. C'est ce qui transparaît dans la première affaire que le Tribunal a eu à juger[1123]. Si la juridiction hambourgeoise ne tranche pas clairement le fond de la question, plusieurs juges ont fait part de leur positionnement dans une opinion dissidente émise à titre collectif. Ils précisent à cet égard que « *si l'article 292 devait également couvrir d'autres cas d'immobilisation de navire, il aurait été formulé différemment* »[1124]. Par conséquent, il apparaît assez ostensiblement que le champ d'application de cette procédure est circonscrit aux seuls cas qui sont prévus par la Convention.

329. Une procédure dédiée aux atteintes environnementales. Pour qu'un État procède à une demande de prompte mainlevée, il donc est indispensable qu'une disposition conventionnelle le prévoie expressément. Divers articles de la CNUDM intègrent cette

---

contravention of a provision of the Convention which prohibits detention, it seems reasonable to hold that the most expeditious procedure available should be resorted to in order to ensure the release of the vessel or crew, independently of the question of international responsibility for the violation of the Convention. It would seem absurd to me that the prompt release procedure should be available in cases in which detention is permitted by the Convention ».

[1120] Article 28 § 2 de la CNUDM : « *L'État côtier ne peut prendre de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile à l'égard de ce navire, si ce n'est en raison d'obligations contractées ou de responsabilités encourues par le navire au cours ou en vue de son passage dans les eaux de l'État côtier* ».

[1121] Article 97 § 3 de la CNUDM : « *Il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire, même dans l'exécution d'actes d'instruction, par d'autres autorités que celle de l'État du pavillon* ».

[1122] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 27 : « *During the UNCLOS III, it was suggested that prompt release procedure should apply to all cases of detention of vessels under the Convention. This proposal was rejected and in the end not included in Article 292 LOSC* ». Voir ég. M. H. NORDQUIST, S. ROSENNE & L. B. SOHN, *United Nations convention on the law of the sea 1982, a commentary*, vol. V, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 69 : « *To make it clear that this provision do not apply to all cases of detention (…) Thus the right to complain about detention is restricted to the cases expressly provided for in the substantive parts of the Convention*».

[1123] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), prompte mainlevée, affaire n°1, arrêt du 4 décembre 1997,para. 73.

[1124] Opinion dissidente émise à titre collectif de MM. les juges PARK, NELSON, CHANDRASEKHARA RAO, VUKAS et NDIAYE, *Affaire du navire « Saiga » n°1*, para. 23, p. 61. Voir ég. Opinion dissidente émise à titre collectif de MM. les juges WOLFRUM, vice-président, et YAMAMOTO, para. 16-17, p. 49.

possibilité. Tout d'abord, l'article 73 § 1 de la Convention reconnaît aux entités côtières la possibilité de prendre des mesures contraignantes contre les navires qui n'ont pas respecté les lois et règlements en matière de conservation des ressources biologiques dans la zone économique exclusive. Le second paragraphe ajoute que « *lorsqu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage* ». Cette disposition atteste donc qu'une demande en prompte mainlevée peut être exercée lorsqu'un navire est immobilisé pour avoir commis une infraction aux prescriptions côtières en matière de pêche. L'article 220 s'inscrit dans la même veine. Il attribue à l'État riverain des prérogatives spécifiques en matière de lutte contre la pollution du milieu marin, incluant notamment l'immobilisation du navire en cas de « *dommages importants* »[1125]. Le paragraphe 7 indique que l'État côtier est tenu de laisser le navire en question « *poursuivre sa route* » lorsqu'une « *caution ou le dépôt d'une garantie financière appropriée* » lui a été transmise. De surcroît, l'article 226 § 1 b) ajoute que, lorsqu'une enquête diligentée par l'État côtier conclut à une violation des prescriptions nationales relatives à la protection du milieu marin, il doit être procédé à la mainlevée du navire lorsqu'une caution ou autre garantie financière a été déposée. Aussi, il est patent que la procédure de prompte mainlevée peut être exercée par l'État du pavillon (ou en son nom) pour les actes de pollutions de l'environnement marin. Il faut cependant constater que l'article 226 § 1 c) apporte une limite notable à la procédure de prompte mainlevée, puisqu'il est prévu que, si la mainlevée du navire est susceptible d'entraîner un risque « *inconsidéré* » à l'environnement marin, le navire peut potentiellement ne pas être autorisé à repartir[1126]. Ces développements amènent plusieurs remarques. D'abord, il est apparent que la prompte mainlevée, procédure obligatoire devant le Tribunal, témoigne d'une forme de « *spécialisation matérielle* »[1127] évidente de cette juridiction internationale en matière environnementale. Cette procédure est réalisable uniquement lorsque certaines activités illicites ont été commises, à savoir les atteintes à l'environnement marin. Ensuite, il faut observer que, depuis sa création, toutes les demandes en prompte mainlevée portées devant le Tribunal se sont polarisées sur les questions relatives à la pêche illicite. Ce constat peut s'expliquer par la complexité, voire la nébulosité des dispositions spécifiques à la pollution

[1125] Article 220 § 6 de la CNUDM.

[1126] J. HARRISON, « Safeguards against excessive enforcement measures in the exclusive economic zone – law and practice », *op. cit*., p. 237-238.

[1127] N. ROS, « Le tribunal international du droit de la mer, entre tradition et modernité du règlement judiciaire », *ADMO*, T. XXXVI, 2018, p. 118. Voir ég. N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *op. cit*., p. 506.

par rapport à celles sur la pêche. En effet, les deux articles relatifs à la mainlevée du navire suite au dépôt d'une caution dans le cadre d'un acte de pollution n'évoquent à aucun moment la libération des membres d'équipage, ce qui est pourtant des dispositions relatives à la pêche[1128]. Au regard de ce qui précède, il est perceptible que cette procédure particulière impliquant des personnes privées est réalisable seulement lorsque des atteintes à l'environnement marin ont été commises.

B. Dans le cadre d'une demande en prescription de mesures conservatoires

330. Au même titre que la demande de prompte mainlevée, la demande en prescription de mesures conservatoires appartient au contentieux de l'urgence. Cette dernière connaît certaines spécificités, puisqu'il s'agit d'une procédure incidente réalisée dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral (1). Elle ne vise pas expressément les personnes privées, mais elle est susceptible de les concerner indirectement (2).

1) Une procédure d'urgence

331. La compétence prima facie du tribunal arbitral. La demande en prescription de mesures conservatoires est commune dans le panorama du contentieux international. Il s'agit d'une « *mesure d'urgence destinée, en attendant le règlement de droits contestés, à assurer la sauvegarde d'un droit ou d'une au cours d'un procède* »[1129]. En d'autres termes, c'est une procédure qui vise à éviter *pendente lite* une escalade du différend opposant les parties litigantes. D'emblée, il est important de relever que la CNDUM prévoit deux catégories de mesures conservatoires[1130]. La première est prévue à l'article 290 § 1, lequel précise que, lorsqu'un tribunal ou une cour saisi d'un différend considère disposer *prima facie* d'une compétence sur le litige qui lui est présenté, il peut prescrire des mesures conservatoires pour « *préserver les droits respectifs des parties en litige pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves en attendant la décision définitive* ». Il est à noter que la

[1128] E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, *op. cit*., p. 494. Voir ég. A. POZDNAKOVA, *Criminal jurisdiction over perpetrators of ship-source pollution : International law, state practice and EU harmonization*, *op. cit*., p. 174

[1129] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit*., p. 698, entrée « *mesure conservatoire* ». Voir ég. C. A. MILES, *Provisional measures before international courts and tribunals*, éd. Cambridge university press, 2017, p. 1-3.

[1130] P. GAUTIER, « The settlement of disputes », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. 1, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 561. Voir ég. P. TOMKA & G. I. HERNÀNDEZ, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1771.

CNUDM introduit ici un élément novateur par rapport aux procédures classiques en prescription de mesures conservatoires. Ce ne sont plus uniquement les droits des parties qui sont concernés par cette demande, mais également la protection de l'environnement marin. La seconde catégorie est évoquée à l'article 290 § 5 de la CNUDM selon lequel, dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral, le TIDM peut, s'il considère que cette juridiction dispose *prima facie* de sa compétence, prescrire des mesures conservatoires si l'urgence de la situation l'impose. Il s'agit ici d'une nouveauté, puisque le TIDM se voit reconnaître la capacité de prescrire des mesures conservatoires alors que le différend doit être tranché sur le fond par une autre juridiction[1131]. Il faut ajouter que, dans le cadre des demandes effectuées sur la base de l'article 290 § 5, la compétence du Tribunal est obligatoire. Aussi, il est nécessaire que le TIDM établisse la compétence *prima facie* du tribunal arbitral saisi par les parties au litige pour indiquer des mesures conservatoires. Il ressort des différentes décisions rendues par le Tribunal, ainsi que de l'aveu même de certains juges, que le seuil de détermination de la compétence du tribunal arbitral est assez bas. En effet, le TIDM se contente de constater qu'il existe « *une base sur la compétence du tribunal arbitral pourrait être fondée* »[1132]. Le choix du conditionnel dans cette formulation montre que bien que la reconnaissance de la compétence *prima facie* n'induit en rien que le tribunal arbitral saisi soit contraint de se déclarer lui-même compétent[1133].

332. L'interprétation de l'urgence. L'article 290 § 5 fait expressément référence à « *l'urgence de la situation* » comme condition nécessaire à la prescription de mesures conservatoires. Il est important de constater que cette exigence n'est pas présente au sein de

---

[1131] J. G. MAHINGA, « Les procédures en prescription de mesures conservatoires devant le tribunal international du droit de la mer », *ADMer*, vol. 9, 2004, p. 77. Voir ég. M. K. KAMGA, « Les procédures d'urgence devant le Tribunal International du droit de la mer », in M. KOHEN, *La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international - Liber amicorum Lucius Calflisch*, éd. Brill, 2006, p. 858.

[1132] TIDM, *Affaire de l'usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni,* mesures conservatoires*,* affaire n°10, ordonnance du 3 décembre 2001, para. 61. Voir ég. TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon),* mesures conservatoires, affaire n°3 et n°4, ordonnance du 27 août 1999, para. 52. Ég. TIDM, *Affaire de l' « ARA Libertad » (Argentine c. Ghana)*, mesures conservatoires, affaire n°20, ordonnance du 15 décembre 2012, para. 60. Ég. TIDM, *Affaire de l' « Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie),* mesures conservatoires, affaire n°22, ordonnance du 22 novembre 2013, para. 70 Ég. TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* mesures conservatoires, affaire n°24, ordonnance du 24 août 2015, para. 52.

[1133] Déclaration de M. le juge PAIK dans l'affaire « *Ara libertad* », para. 1, p. 352. Voir ég. P. TOMKA & G. I. HERNÀNDEZ, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea », *op. cit*., p. 1776 : « *For example, in the Southern Bluefin tuna ITLOS found that prima facie the Annex VII Tribunal would have jurisdiction to deal with the merits of the case, yet the arbitral tribunal later constituted finally concluded that it did not have jurisdiction* ». Ég. T. A. MENSAH, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea (ITLOS) », *ZaÖRV*, vol. 62, 2002, p. 50.

l'article 290 § 1. Cette absence suggère que la prise en compte de ce critère n'est que facultative pour légitimer la prescription de mesures prises sur la base du paragraphe 1, tandis qu'elle est obligatoire pour celles prises sous l'auspice du paragraphe 5[1134]. En ce qui concerne l'interprétation du critère d'urgence, le Tribunal a eu l'occasion d'expliciter que « *les mesures conservatoires peuvent être prescrites, en attendant la constitution du tribunal arbitral prévu à l'annexe VII, si le Tribunal considère que l'urgence de la situation l'exige, en ce sens que de actes préjudiciables aux droits de l'une ou l'autre partie pourraient se produire ou que le milieu marin pourrait subir des dommages graves avant la constitution du tribunal arbitral* »[1135]. De telle manière, le Tribunal procède à une lecture croisée des paragraphes 1 et 5 de l'article 290. L'urgence doit alors être interprétée via les dispositions relatives à la protection du droit des parties au litige ou de l'environnement marin[1136]. D'ailleurs, le Tribunal a pu préciser que le dommage qui risque d'être causé doit être « *irréparable* »[1137]. Ici, le TIDM s'inscrit dans la continuité de la jurisprudence la Cour International de Justice, selon laquelle la partie à l'initiative de la demande doit non seulement démontrer qu'elle subit un préjudice de la part de l'autre partie, mais en outre que ce préjudice a un caractère irréparable[1138]. Cependant, la jurisprudence est pour le moins inconstante dans l'appréciation de ce critère. Bien que certaines ordonnances rendues par le Tribunal prennent en considération le caractère irréparable du dommage dans leur analyse[1139], d'autres n'y font aucunement référence[1140]. D'ailleurs, il convient d'ajouter que l'urgence de la situation fait

[1134] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 142 : «*Thus, whereas urgency under Article 290 (1) may be considered a circumstance justifying prescription of provisional measures pending a final decision of a court seized also with the merits, under Article 290(5) it must be demonstrated before the constitution of the arbitral tribunal*».

[1135] TIDM, *Affaire de l'usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires,* affaire n°10, ordonnance du 3 décembre 2001, para. 64.

[1136] T. A. MENSAH, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea (ITLOS) », *op. cit*., p. 47 : « *This means that ITLOS may not prescribe provisional measures unless it is satisfied that some prejudice of rights or harm to the marine environment might occur prior to the constitution of the Annex VII arbitral tribunal* ». Voir ég. N. KLEIN, *Dispute settlement in the UN Convention on the law of the sea*, *op. cit*., p. 71.

[1137] TIDM, *Affaire de l'usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires,* affaire n°10, ordonnance du 3 décembre 2001, para. 73.

[1138] CIJ, ordonnance du 17 août 1972*, Compétence en matière de* pêcheries *(Royaume-Uni c. Islande),* Rec. 1972, p. 16, para. 2. Voir ég. R. WOLFRUM, « Provisional measures of the international tribunal for the law of the sea», *IJIL*, vol. 37, n°3, 1997, p. 423.

[1139] TIDM, *Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour),* mesures conservatoires, affaire n°12, ordonnance du 8 octobre 2003, para. 72. Voir ég. TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne),* mesures conservatoires, affaire n° 18, ordonnance du 23 décembre 2010, para.72. Ég. TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* mesures conservatoires, affaire n°24, ordonnance du 24 août 2015, para. 87.

[1140] Dans deux décisions ultérieures à l'affaire de l'usine MOX, le tribunal n'a pas apprécié le caractère irréparable de préjudice. Voir TIDM, *Affaire de l' « ARA Libertad » (Argentine c. Ghana)*, mesures conservatoires, affaire n°20, ordonnance du 15 décembre 2012 et TIDM, *Affaire de l' « Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie),* mesures conservatoires, affaire n°22, ordonnance du 22

l'objet d'une lecture pour le moins fluctuante de la part du Tribunal. Même si ce critère semble indispensable à la prescription de mesures conservatoires, certaines ordonnances n'y font aucune allusion directe[1141] ; ce qui n'est pas sans soulever les critiques à la fois des juges et de la doctrine[1142]. Quoi qu'il en soit, il ressort de l'analyse des dispositions de l'article 290 que la procédure en prescription de mesures conservatoires vise avant tout assurer la protection des droits des parties litigantes et de les prémunir contre un dommage irréparable. Les personnes privées ne sont donc pas directement concernées par cette mesure d'urgence.

2) Une protection indirecte des individus

333. Un rattachement indirect aux individus. Contrairement à la procédure de prompte mainlevée qui reconnaît aux entités privées la possibilité de saisir le Tribunal au nom de l'État du pavillon, cette faculté n'est pas expressément mentionnée dans l'article 290. Il s'en infère que les particuliers ne peuvent opérer une demande en prescription de mesures conservatoires, seuls les États le peuvent[1143]. Toutefois, il est important d'ajouter que rien au sein de la Convention ne fait obstacle à ce que la demande en prescription de mesures conservatoires émise par une partie litigante ne porte sur la mainlevée de l'immobilisation du navire ou sur la libération de l'équipage. Le Tribunal peut en effet prendre « *toutes mesures conservatoires qu'il juge appropriées en la circonstance* »[1144]. Ainsi, plusieurs requêtes formulées devant le Tribunal ont porté sur les droits des personnes privées parties prenantes à l'expédition

---

novembre 2013. Voir à cet effet la déclaration de M. le juge PAIK dans l'affaire de l' « ARA Libertad », para. 2, p. 352, ainsi l'opinion dissidente de M. le juge KULYK dans l'affaire de l' « *Arctic Sunrise* », para. 9, p. 204. Voir ég. C. A. MILES, *Provisional measures before international courts and tribunals*, *op. cit*., p. 241 : « *It would appear that, despite its coyness, ITLOS considers irreparable prejudice to be a prerequisite to the award of provisional measures – though its inconsistency in acknowledging this fact is problematic*». Ég. I. MOULIER, « L'affaire de l'Arctic Sunrise devant le Tribunal international du droit de la mer et la Cour permanente d'arbitrage », *AFDI*, 2015, p. 274-275.

[1141] TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* mesures conservatoires, affaire n°24, ordonnance du 24 août 2015. Ég. TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne),* mesures conservatoires, affaire n° 18, ordonnance du 23 décembre 2010, para. 72. Il faut préciser que dans cette dernière affaire, la demande en prescription de mesure conservatoire est réalisée sur la base de l'article 290 § 1.

[1142] Opinion dissidente de M. le juge NDIAYE dans l'incident de l' « *Enrica Lexie* », para. 35, p. 266-267. Sur ce même incident, voir également l'opinion dissidente de M. le juge HEIDAR, para. 16, p. 291 ; opinion dissidente M. le vice-président BOUGUETAIA, para. 24, p. 236 ; opinion dissidente de M. le juge LUCKY, para. 58, p. 283. Ég. A. GESLIN, « L'ordonnance du TIDM en prescription de mesures conservatoires dans l'affaire de l'incident de l'Enrica Lexie (Italie c. Inde), ou de l'art délicat de naviguer entre deux eaux », *AFDI*, 2016, p. 733-736.

[1143] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 163 : « *By contrast with prompt release proceedings, the Article 290 request may only be made by a flag State, not on its behalf*». Voir ég. A. K. ESCHER, « Release of vessels and crews before the International Tribunal for the law of the sea», *LPICT*, vol. 3, 2004, p. 350.

[1144] Article 290 § 1 CNUDM. L'article 290 § 5 évoque quant à lui « *des mesures conservatoires conformément au présent article* » faisant donc implicitement référence au paragraphe cité.

maritime. En ce sens, dans les affaires du navire *Louisa* et du *ARA Libertad*, l'État à l'initiative de la demande sollicite auprès du Tribunal la mainlevée de l'immobilisation du navire arraisonné[1145]. En ce qui concerne l'incident de l'*Enrica Lexie*, la demande concerne les droits de particuliers, privés de liberté par l'État défendeur. Plus précisément, la partie demanderesse prie le Tribunal d'autoriser à ce que les personnes détenues puissent se rendre dans leur État d'origine, le temps qu'un tribunal arbitral soit constitué[1146]. Au surplus, la demande formulée dans l'affaire de l'*Arctic Sunrise* fait quant à elle preuve de similitudes marquées avec la procédure de prompte mainlevée, puisqu'elle porte à la fois sur la mainlevée de l'immobilisation du navire et également sur la libération des membres d'équipage[1147]. Aussi, il est patent que, même si les personnes privées ne sont pas expressément mentionnées dans les dispositions conventionnelles relatives à la demande de prescription de mesures conservatoires, ces dernières peuvent néanmoins constituer l'objet même de la requête. Bien entendu, pour que le Tribunal prescrive ces mesures, il est indispensable qu'un tribunal arbitral ait été saisi pour statuer sur le fond du litige, que sa compétence *prima facie* ait été établie, et que le demandeur justifie de l'urgence de la situation[1148].

334. La libération contre le dépôt d'une caution. Il reste que si une demande en prescription de mesures conservatoires est susceptible de porter sur la mainlevée de l'immobilisation du navire et sur la libération de l'équipage, une telle requête est susceptible de faire naître certaines confusions à l'égard de la procédure de prompte mainlevée. Cette crainte s'est en particulier fait ressentir à la suite de l'ordonnance rendue à propos du navire *Arctic Sunrise*. Dans cette affaire, le Tribunal, saisi sur la base de l'article 290 § 5, prescrit la mainlevée du navire et la remise en liberté de l'équipage contre le dépôt d'une caution. Autrement dit, le TIDM recourt aux mécanismes procéduraux propres à la procédure de prompte mainlevée par lesquels il ordonne la fin de l'immobilisation et la mise en liberté des membres de bord contre le dépôt d'une caution, mais dans le cadre d'une demande de

---

[1145] TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne),* mesures conservatoires, affaire n° 18, ordonnance du 23 décembre 2010, para. 32. Voir ég. TIDM, *Affaire de l' « ARA Libertad » (Argentine c. Ghana)*, mesures conservatoires, affaire n°20, ordonnance du 15 décembre 2012, para. 27.

[1146] TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* mesures conservatoires, affaire n°24, ordonnance du 24 août 2015, para. 29.

[1147] TIDM, *Affaire de l' « Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie),* mesures conservatoires, affaire n°22, ordonnance du 22 novembre 2013, para. 34.

[1148] B. OXMAN, « Observations on vessel release under the United nations convention on the law of the sea », *op. cit*., p. 207 : « *Pursuant to Article 290, the flag state could also request the tribunal to prescribe provisional measures. The provisional measures requested could be release of the vessel and crew on the grounds that their detention pendente lite constitutes an irreparable injury*».

prescription de mesures conservatoires. Cette ordonnance a fait l'objet de certaines réserves, et même de critiques appuyées de la part de certains juges et de la doctrine. Certains vont même jusqu'à un dénoncer un « *détournement du recours de prompte mainlevée* »[1149]. Il apparaît effectivement que, procédant de la sorte, le Tribunal n'a pas pleinement honoré les droits souverains de l'État côtier. Il faut rappeler à ce titre que la procédure de prompte mainlevée possède un champ d'application limité aux atteintes environnementales pour lesquelles les peines d'emprisonnements sont, en principe, exclues. Or, en la présente situation d'espèce, les faits reprochés aux membres de bord sont passibles de sanctions pénales plus lourdes, incluant notamment l'emprisonnement[1150]. Aussi, en autorisant la libération de l'équipage et la mainlevée de l'immobilisation du navire contre le versement d'une caution, l'autorité riveraine s'est, par conséquent, vue restreinte dans sa capacité à pouvoir mener à bien des investigations et des poursuites à l'encontre des individus appréhendés. L'ordonnance rendue par le Tribunal entache donc l'exercice par l'État côtier de ces droits souverains[1151]. À cet égard, il pourrait être loisible de penser que la demande en prescription de mesures conservatoires est susceptible de se voir considérée comme un outil invocable par les autorités de l'État du pavillon pour protéger les droits des personnes privées détenues par un autre État dans des situations potentiellement plus larges que la procédure de prompte mainlevée. En d'autres termes, la formulation d'une telle requête est susceptible d'aboutir sur la libération de l'équipage et la mainlevée de l'immobilisation du navire contre

[1149] Opinion individuelle de M. le juge JESUS dans l'affaire de l'« *Arctic Sunrise* », para. 7, p. 265.

[1150] I. MOULIER, « L'affaire de l'Arctic Sunrise devant le Tribunal international du droit de la mer et la Cour permanente d'arbitrage », *op. cit*., p. 276 : « *La prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage ne risque pas d'entraver les poursuites judiciaires diligentées par les autorités nationales dans la mesure où les sanctions prévues par l'État côtier, tant pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche que pour les infractions aux règles applicables en matière de pollution par les navires, ne peuvent être que des sanctions pécuniaires, il n'en va pas de même s'agissant des poursuites diligentées par les autorités russes à l'encontre des membres de l'équipage de l'Arctic Sunrise qui comportaient, selon la législation russe, des peines d'emprisonnement. Dans un tel cas de figure, la caution risque alors de ne pas préserver les droits de l'États qui a procédé à l'immobilisation du navire* ». Voir ég. J. HARISSON, « Safeguards against excessive enforcement measures in the exclusive economic zone – law and practice », *op. cit*., p. 240-241.

[1151] Opinion dissidente de M. le juge KULYK dans l'affaire de l'« *Arctic Sunrise* », para. 12, p. 295. Voir ég. Opinion dissidente de M. le juge GOLITSYN dans l'affaire de l'« *Arctic Sunrise* », para. 45, p. 289. Ég. D. GUILFOYLE & C. A. MILES, « Provisional measures and the MV Arctic Sunrise», *AJIL*, vol. 108, n°2, 2014, p. 282 : «*In the present case, the criminal investigation or prosecution of persons presumed to have violated the laws of a state is a sovereign function, and the early release of detainees pursuant to an interim measure may compromise the very purpose of such an investigation and subsequent criminal proceedings*». Ég. R. CADDELL, « Platforms, protestors and provisional measures : the Arctic Sunrise dispute and environmental activism at sea», *NYIL*, vol. 45, 2015, p. 373 . Ég. S. TREVISANUT, «Twenty years of prompt release of vessels : admissibility, jurisdiction, and recent trends», *op. cit.,* p. 306. Ég. J. C. MARTIN, «Le Tribunal international du droit de la mer face aux mesures coercitives prises par l'État côtier pour sécuriser ses installations en ZEE : l'affaire de l'Arctic Sunrise », *DMF*, n°745, 2014, p. 291.

le dépôt d'une caution en dehors du cadre limitatif fixé par l'article 292, lequel vise uniquement certaines activités illicites. Toutefois, il est fondamental d'ajouter que cette ordonnance reste d'une influence limitée. L'État défendeur, à savoir la Fédération de Russie, a décidé de ne pas comparaître devant le Tribunal. Il n'a donc pas pu pleinement faire valoir ses droits[1152]. Ainsi, la demande en prescription de mesures conservatoires ne doit pas être considérée comme un substitut à la procédure de prompte mainlevée. Ce sont deux mécanismes procéduraux qui disposent de leurs propres spécificités et qui sont susceptibles d'être invoqués par les États pavillonnaires afin de préserver les droits des personnes présentes à bord de leurs navires.

Paragraphe 2 : L'encadrement des sanctions encourues par les personnes privées

335. Le Tribunal a apporté des éclaircissements importants sur les sanctions réalisables par les États lorsqu'un acte répréhensible a été commis en mer. Il s'est notamment penché sur les mesures réalisables à l'encontre des personnes et des biens (A), ainsi que sur les éléments constitutifs de la caution à verser dans le cadre de procédure de prompte mainlevée (B).

A. Les mesures prises à l'encontre des personnes et des biens

336. Le Tribunal a été amené à préciser l'étendue des mesures réalisables par un État à l'encontre des participants à l'expédition maritime. Il a été amené à donner sa propre lecture des mesures prises contre les personnes (1), et contre les biens (2).

1) L'arrestation des personnes

337. L'arrestation au sens de la CNUDM. Contrairement à la version anglaise de la Convention qui recourt au terme « *detention* »[1153] pour désigner à la fois les mesures prises à l'encontre des personnes et des biens, la langue de Molière montre, cette fois-ci, bien plus de subtilité que celle Shakespeare. La version française du texte distingue l'immobilisation,

[1152] J. DRISCH, « L'affaire Arctic Sunrise : le TIDM face à la non comparution de la Fédération de Russie », *ADMer*, T. XVIII, 2013, p. 214.

[1153] Voir article 292 de la CNUDM en version anglaise. Sur la distinction entre les termes anglais « *detain* » et « *arrest* », voir T. TREVES, « The proceedings concerning prompt release of vessels and crews before the International tribunal for the law of the sea », *op. cit*., p. 182. Voir ég. M. H. NORDQUIST, N. R. GRANDY, S. N. NANDAN & S. ROSENNE, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : A commentary*, *op. cit*., p. 795.

mesure prise contre le navire, de l'arrestation qui vise l'équipage. Cependant, le texte ne donne guère plus d'informations sur ce qui est entendu par le terme d'« *arrestation* ». Le Tribunal a eu l'occasion d'apporter des éclaircissements appréciables de ce terme dans plusieurs affaires de demande de prompte mainlevée. Dans l'affaire du navire *Camouco*, les parties litigantes se sont opposées sur le point de savoir si le capitaine était bel et bien en état d'arrestation[1154]. Le défendeur, à savoir l'État français, conteste formellement cet état de fait. Dans son exposé en réponse, il fait valoir que « *le contrôle judiciaire auquel ledit capitaine a été assujetti ne constitue nullement une sanction pénale et ne saurait être assimilé à une mise en détention* »[1155]. Aussi, dans la conception des autorités françaises, le capitaine n'étant pas en état d'arrestation, il ne peut faire l'objet d'une demande de libération. Tout en prenant en considération la position de l'État français, le Tribunal fait litière de son argumentaire. Pour ce faire, il analyse de façon factuelle la situation du maître de la société du bord et relève que « *le capitaine se trouve actuellement placé sous contrôle judiciaire ; que son passeport lui a été retiré et que, de ce fait, il n'est pas en mesure de quitter l'île de la Réunion* »[1156]. Compte tenu de ces éléments, il ordonne la mise en liberté du capitaine[1157]. Ici, le Tribunal reconnaît donc implicitement que le capitaine se trouve bel et bien dans une situation assimilable à une arrestation au sens de la CNUDM. La position du TIDM dans cette affaire est tout à fait compréhensible. Bien que le capitaine ne fût pas incarcéré, il ne pouvait cependant pas se déplacer librement et quitter le pays dans lequel il se trouvait puisqu'il s'était vu privé de son passeport. Soit dit en passant, le Tribunal prend la peine d'indiquer dans cette affaire que la rétention provisoire du passeport d'un membre d'équipage ne peut se voir considéré comme une forme d'emprisonnement contraire aux prescriptions de l'article 73 § 3 de la CNUDM[1158]. Dans tous les cas, il faut retenir que ce sont les restrictions à la liberté du capitaine qui justifient que sa situation soit assimilée à une arrestation au sens de la Convention[1159]. Par ailleurs, il est opportun de relever que cette position est confortée dans l'affaire du *Monte*

[1154] TIDM, *Affaire du « Camouco » (Panama c. France),* prompte mainlevée, affaire n°5, arrêt du 7 février 2000, para. 71.
[1155] Exposé en réponse du Gouvernement Française dans l'affaire du « *Camouco* », Paris, le 25 janvier 2000, p. 165.
[1156] TIDM, *Affaire du « Camouco » (Panama c. France),* para. 71.
[1157] *Id*.
[1158] TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* para. 310.
[1159] M. WHITE, «Prompt release cases in ITLOS», in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 1034. Voir ég. R. RAYFUSE, « The future of compulsory dispute settlement under the law of the sea convention», *Victoria University of Wellington law review,* vol. 36, 2005, p. 691.

Confurco[1160], dans laquelle les juges reprennent *verbatim* le raisonnement utilisé dans l'affaire *Camouco*.

338. Une interprétation fonctionnelle de l'arrestation. Le Tribunal pousse encore plus loin son interprétation dans les litiges qui lui ont été ultérieurement soumis. Dans l'affaire du *Juno Trader*, l'équipage interpellé s'est vu restituer son passeport[1161]. D'après le défendeur, ces derniers, libres de quitter le territoire, ne peuvent par conséquent être considérés comme étant en état d'arrestation. Le Tribunal prend le contrepied de cet argumentaire et décide que, étant donné que les membres de bord sont toujours présents sur le territoire du défendeur et soumis à sa juridiction, ils doivent être promptement remis en liberté[1162]. Une même logique est adoptée dans l'affaire *Hoshinmaru*, dans laquelle le Tribunal décide que « *le capitaine et l'équipage pourront partir librement sans aucune condition* » [1163], alors même qu'il a préalablement établi que les restrictions de liberté imposées au capitaine ont été levées[1164]. Dans ces deux affaires, il ne semble pas que le Tribunal établisse clairement que les membres de bord sont en état d'arrestation, où s'il le fait, c'est par prétérition. Le juge Treves apporte plusieurs éclaircissements bienvenus sur les raisons qui ont poussé le Tribunal à statuer de la sorte. Dans sa déclaration jointe à l'arrêt *Hoshinmaru*[1165], il précise que « *la partie du dispositif selon laquelle le capitaine et l'équipage doivent être libres de quitter le pays sans condition, même s'ils n'ont pas été considérés comme ayant été « détenus », n'est pas inutile. En effet, elle contribue à garantir l'effectivité de l'arrêt du Tribunal concernant la mainlevée de l'immobilisation du navire* ». En d'autres mots, même s'il n'est pas clairement établi que les membres de bord sont en état d'arrestation, le Tribunal peut exiger leur libération. Il suit de là que le Tribunal se livre à une interprétation pour le moins extensive et fonctionnelle de l'arrestation[1166]. Il considère en quelque sorte que, tant que des personnes sont présentes sur le territoire de l'État à l'initiative de l'immobilisation du navire au moment de la procédure, il

[1160] TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, prompte mainlevée, affaire n°6, arrêt du 18 décembre 2000, para. 90.
[1161] TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), prompte mainlevée, affaire n°13, arrêt du 18 décembre 2004, para. 78.
[1162] *Ibid.* para. 79.
[1163] TIDM, *Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie),* prompte mainlevée, affaire n°14, arrêt du 6 août 2007, para. 102.
[1164] *Ibid.* para. 76.
[1165] Déclaration de M. le juge TREVES dans l'affaire « *Hoshinmaru* », p. 55-57.
[1166] R. RAYFUSE, « Standard if review in the international tribunal for the law of the sea », *op. cit*., p. 352. Voir ég. V. P. COGLIATI-BANTZ, « International Tribunal for the law of the sea, Hoshinmaru (Japan v. Russian Federation) and TOMIMARU (Japan v. Russian Federation), prompt release judgements of 6 august 2007», *ICLQ*, vol. 58, 2009, p. 244.

peut demander à ce qu'ils soient remis en liberté[1167]. Cette interprétation s'éloigne quelque peu de la lettre même du texte, mais elle n'en est pas moins opportune. Elle apparaît avant tout guidée par la volonté de protéger les droits des personnes privées parties prenantes à l'expédition maritime et de les prémunir contre tout obstacle susceptible de repousser leur libération prompte[1168]. Il résulte de ces décisions que les droits des individus font ici partie intégrante de l'analyse du Tribunal.

2) La confiscation du navire

339. La confiscation en tant que sanction. La CNUDM n'évoque qu'à une seule reprise la confiscation, et ce dans une section relative l'Autorité internationale des fonds marins[1169]. Par conséquent, il est patent qu'aucune disposition de la Convention n'autorise explicitement un État à procéder à la confiscation d'un navire étranger qui se serait livré à une activité illicite. C'est dans ce contexte qu'il est revenu au Tribunal d'apprécier la validité de telles sanctions dans le cadre des procédures de prompte mainlevée qui lui ont été soumises. La première affaire concernant la confiscation d'un navire est celle du *Grand Prince*[1170]. Ce navire qui bat pavillon bélizien fait l'objet d'un arraisonnement par les autorités françaises pour s'être livré à des actes de pêche illicite dans sa zone économique exclusive. La juridiction nationale saisie condamne le capitaine du navire à une peine d'amende, et prononce également la confiscation du navire. À la suite d'une demande de prompte mainlevée initiée par l'État du pavillon, les deux parties se sont opposées devant le TIDM sur la question de savoir si la confiscation peut être considérée comme une sanction valable au regard de la CNUDM. D'un côté, le demandeur conteste cette sanction en ce qu'elle lui semble excessive et susceptible de rendre les dispositions de l'article 73 sans effet[1171]. De l'autre, le défendeur se prévaut d'avoir agi dans l'exercice de son pouvoir souverain et considère que lui refuser la faculté d'adopter une

[1167] V. P. BANTZ, « Views from Hamburg : the Juno Trader case or how to make sense of the coastal state's rights in the light of its duty of prompt release», *University of Queensland law journal*, vol. 24, 2005, p. 420 : « *Therefore, it appears that release from detention will be ordered whenever all the crew members are not in a legal or practical position to leave the detaining State or have not yet left the detaining State on the day of the prompt release judgment* ».

[1168] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 4 : « *The reason why the Tribunal insisted in ruling on the freedom of the master and the crew even in situations in which it refrained from declaring that it was in a state of detention under Article 292 may be to eliminate all possible obstacles, bureaucratic or otherwise, to the departure of the ship. (…) Yet, it is undeniable that the relevant paragraphs can also be seen as provisions adopted ex abundanti cautela to stress how much the Tribunal is keen to protect the rights of the individuals involved in the cases submitted to it*».

[1169] Article 179 de la CNUDM.

[1170] TIDM, *Affaire du « Grand Prince » (Belize c. France),* prompte mainlevée, affaire n°8, arrêt du 20 avril 2001.

[1171] *Ibid.* para. 54.

telle sanction s'apparenterait à ingérence dans ses affaires internes[1172]. Nonobstant les perspectives intéressantes que soulève l'argumentaire des parties, le Tribunal n'a pas tranché le fond du problème en raison d'un défaut de compétence. Certains juges semblent pourtant enclins à admettre, du moins sur le principe, que la confiscation puisse être considérée comme une sanction recevable au regard de la Convention[1173]. Il n'empêche que le juge Laing tient à alerter sur les conséquences potentiellement néfastes qu'une décision de confisquer pourrait potentiellement engendrer, notamment si celle-ci venait à priver de sa compétence le TIDM[1174]. Dans l'affaire du *Juno Trader*, le Tribunal se confronte une nouvelle fois à la confiscation d'un navire. À nouveau, il n'a pas pu s'exprimer sur cette question, car la décision litigieuse de confisquer était suspendue devant les juridictions internes[1175]. Les juges ont néanmoins pris la peine de se pencher sur la licéité de la confiscation en tant que sanction de la commission d'un acte de pêche illicite. Dans leur opinion individuelle émise à titre collectif, les juges Mensah et Wolfrum admettent à demi-mot la possibilité de recourir à une telle mesure. Leur raisonnement est éclairant. Ils tiennent tout d'abord à préciser que, selon eux, la confiscation d'un navire ne peut avoir pour conséquence d'entraîner la perte du pavillon[1176]. Ils prennent le soin d'ajouter que, tant que la décision de confiscation est susceptible de faire l'objet d'un recours devant les juridictions internes, le Tribunal peut toujours être saisi d'une demande de mainlevée[1177]. Dans cette analyse, les juges poussent

---

[1172] *Ibid.* para. 57. Voir ég. B. H. OXMAN, & V. P. BANTZ, « Un droit de confisquer ? L'obligation de prompte mainlevée des navires », in *La mer et son droit*, *Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, éd. Pedone, 2003, p. 490-491. Ég. N. ROS, « La France, le TIDM et les légines : acte III. À propos de l'arrêt rendu le 20 avril 2001 dans l'affaire du Grand Prince », *ADMer*, 2000, p. 281. Ég. C. LALY-CHEVALIER, « Activité du Tribunal international du droit de la mer (2001-2002) », *AFDI*, vol. 48, 2002, p. 366. Ég. F. ALABRUNE, « Le regard de l'agent sur le Tribunal international du droit de la mer. Témoignage à la lumière de l'affaire du "Grande Prince" », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 379.

[1173] Déclaration de M. le juge ad hoc COT dans l'affaire du « *Grand Prince* » para. 4-8, p. 51-52. Voir ég. Opinion individuelle de M. le juge LAING dans l'affaire du « *Grand Prince* », para. 10, p. 61.

[1174] Opinion individuelle de M. le juge LAING dans l'affaire du « *Grand Prince* », para. 10, p. 61 : « *je suis d'avis que la confiscation d'un navire battant pavillon étranger, même si elle est valide au regard de la législation nationale, ne saurait, per se, être acceptée par un organe de justice international si, par intention ou par effet, cette confiscation pourrait priver de sa compétence ledit organisme ou mettre en cause des droits ou la possibilité même d'une solution explicitement reconnue dans un instrument aussi important et comptant un nombre aussi élevé de parties que la Convention de 1982* ».

[1175] TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), prompte mainlevée, affaire n°13, arrêt du 18 décembre 2004, para. 62.

[1176] Opinion individuelle émise à titre collectif par M. les juges MENSAH et WOLFRUM dans l'affaire du « *Juno Trader* », para. 11, p. 61 : « *il n'est pas non plus défendable de soutenir que le Juno Trader a perdu son pavillon à la suite de sa prétendue confiscation* »

[1177] *Ibid.* para. 12, p. 62 : « *Nous acceptons l'idée qu'au moment où l'action judiciaire interne est conclue, la procédure de prompte mainlevée n'a plus d'autre objet à remplir. Mais cela ne saurait signifier qu'il est possible d'empêcher l'application de la procédure prévue à l'article 292 au moyen d'une simple décision administrative, notamment quand, comme c'est le cas en l'espèce, les recours judiciaires disponibles au titre de la législation de*

plus loin la réflexion. Ils ne se contentent plus d'apprécier la validité de la confiscation, qu'il semble d'ailleurs admettre tacitement, mais ils envisagent d'une les conséquences qu'une telle sanction emporte au regard des dispositions de la CNUDM.

340. La clarification de la position du Tribunal. Le TIDM se positionne plus distinctement sur la confiscation des navires dans l'affaire du *Tomimaru*[1178]. Dans son argumentaire, la juridiction hambourgeoise se focalise sur deux points centraux, à savoir l'incidence d'une décision de confiscation sur la nationalité du navire et ses conséquences sur la procédure de prompte mainlevée[1179]. Dans un premier temps, le Tribunal tient à préciser que « *la confiscation d'un navire n'entraîne pas une modification automatique du pavillon ou sa perte* »[1180]. Ainsi, il établit que, même si la décision de confiscation conduit à ce que le navire soit dévolu à l'État côtier au détriment du propriétaire, le pavillon subsiste. Le changement de propriété n'induit pas nécessairement une modification de la nationalité. Dans un second temps, le Tribunal se penche sur les conséquences engendrées par la confiscation du navire sur la procédure de l'article 292. Dans son analyse, il commence par admettre, du moins implicitement, la licéité de la confiscation comme mesure réalisable par l'État côtier aux fins d'assurer la gestion et la conservation des ressources biologiques marines au titre de l'article 73 de la CNUDM[1181]. Puis il ajoute qu'« *une décision de confisquer un navire n'empêche pas le Tribunal d'examiner une demande de prompte mainlevée de l'immobilisation de ce navire, pendant que les tribunaux de l'État qui a procédé à l'immobilisation demeurent saisis* »[1182]. Autrement dit, tant que la confiscation n'est pas définitive et toujours susceptible d'appel devant les juridictions nationales, le Tribunal peut passer à l'alambic une demande de prompte mainlevée. Eu égard à la situation d'espèce, il

---

l'État n'ont pas encore abouti. Une telle interprétation ôterait tout son sens à la procédure de prompte mainlevée prévue à l'article 292 de la Convention. Nous estimons qu'un navire demeure immobilisé au sens de l'article 292 de la Convention jusqu'à l'aboutissement des actions internes, lesquelles doivent être conformes au principe de la régularité de la procédure prescrit par le droit international ».

[1178] TIDM, *Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie),* prompte mainlevée, affaire n°15, arrêt du 6 août 2007.

[1179] *Ibid.* para. 69.

[1180] *Ibid.* para. 70

[1181] *Ibid.* para. 73 et 75. Voir ég. B. H. OXMAN, « The "Tomimaru" (Japan v. Russian Federation). Judgment. ITLOS Case n°15», *AJIL*, vol. 102, n°2, 2008, p. 318 : « *Article 73 of the LOS Convention appears to permit confiscation of the catch, the vessel, and the equipment as punishment for violating coastal state laws and regulations. It provides that the coastal state may take such measures in the EEZ, including boarding, inspection, arrest, and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with its laws and regulations regarding exploration, exploitation, conservation, and management of living resources*». Voir ég. V. COGLIATI-BANTZ, « The M/V "Virginia G" case (Panama/Guinea-Bissau) (ITLOS) », *ILM*, vol. 53, issue 6, 2014, p. 1162.

[1182] TIDM, *Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie),* para. 78.

constate que les recours devant les juridictions nationales de l'État qui a procédé à l'immobilisation sont closes[1183]. Il conclut donc que la demande en prompte mainlevée est sans objet[1184]. Il ressort de cet arrêt que le Tribunal valide la confiscation au titre des mesures réalisables par l'État côtier, et qu'il en détaille les effets. Une telle sanction peut donc être prise par un État sans porter atteinte à la procédure en prompte mainlevée.

B. La détermination du montant de la caution

341. Dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée, la caution occupe une place essentielle puisque la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage est subordonnée à son versement. La jurisprudence du Tribunal a contribué à déterminer des éléments à prendre en compte dans l'établissement de la caution (1) qui font l'objet d'une application pour le moins contrastée (2).

1) Le caractère « raisonnable » de la caution

342. **Les éléments de la caution**. L'article 292 § 1 de la CNUDM prévoit que la mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de l'équipage doit se faire suite au dépôt d'une « *caution raisonnable* ». Tel qu'il l'a été précédemment évoqué, le terme « *raisonnable* » s'apparente à une « *notion confuse* »[1185] fréquemment utilisée dans les textes internationaux. Toutefois, le trouble sémantique est ici exacerbé par le fait que la CNUDM utilise en sus du terme de « *raisonnable* » ceux de « *suffisante* » et d'« *appropriée* » pour désigner cette caution[1186]. Le Tribunal a eu l'occasion de se pencher sur le caractère de la caution dès la première affaire qui lui a été soumise. Dans l'affaire *Saïga I*, il tient tout d'abord à indiquer que le versement d'une caution n'est pas une condition préalable à la réalisation d'une demande en prompte mainlevée[1187]. Puis, il se penche sur son caractère

---

[1183] *Ibid.* para. 79.

[1184] *Ibid.* para. 81. Voir ég. J. AKL, « Dispute settlement and conflict-resolution jurisprudence of the international Tribunal for the law of the sea in prompt release proceedings », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1612. Voir ég. S. HAMAMOTO, « La procédure de prompte mainlevée préjuge-t-elle le fond de la procédure interne de l'État côtier ? L'évolution de la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer sur la prompte mainlevée », *RGDIP*, vol. 113, 2009, p. 863.

[1185] *Cf. supra*, n°181-184.

[1186] Article 73 § 2 et 220 § 7 de la CNUDM.

[1187] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°1 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 76. Voir ég. M. D. EVANS & V. LOWE, « The M/V Saiga : the first case in the international tribunal for the law of the sea», *ICLQ*, vol. 48, 1999, p. 195.

« *raisonnable* », et précise que « *ce critère englobe le montant, la nature et la forme de la caution* »[1188]. Procédant de la sorte, le Tribunal établit certains éléments généraux qui doivent être pris en compte au moment de la détermination de la caution par les instances nationales de l'État côtier. Cette position est réitérée dans l'affaire du *Camouco*. En revanche, dans ce dernier arrêt, le Tribunal tient à apporter une dimension supplémentaire à ces éléments. Il indique, à cet effet, que la détermination de la caution se doit d'apprécier « *la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'État qui a immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie, le montant de la caution imposée par l'État qui a immobilisé le navire, ainsi que la forme sous laquelle la caution est exigée* »[1189]. Le Tribunal procède ici à une énumération d'un ensemble d'éléments concrets qui doivent être évalués au moment de la détermination de la caution. Par la suite, il analyse chacun de ses critères par rapport aux faits qu'ils lui sont présentés, et il conclut que, dans cette affaire, la caution exigée n'est pas raisonnable. Il est donc intéressant d'observer que le Tribunal s'efforce de décliner une notion générale en figures matérielles, tangibles, susceptibles d'être examinées par les différentes juridictions nationales lorsqu'elles doivent déterminer le montant d'une caution.

343. Une interprétation large. L'affaire *Monte Confurco* donne l'occasion au TIDM d'apporter des renseignements additionnels sur le caractère raisonnable de la caution. Après avoir réitéré les éléments établis dans l'affaire *Camouco*, il indique que « *cette énumération ne saurait nullement être considérée comme exhaustive* ». Il ajoute qu'il « *n'entend pas non plus déterminer des règles rigides concernant l'importance relative qui doit être attachée à l'un ou l'autre de ces éléments* »[1190]. Il apparaît donc que le Tribunal refuse de s'inscrire dans une logique algorithmique et à établir une liste hermétique, figée des éléments à prendre en compte dans la détermination de la caution. Il préfère au contraire s'accorder une marge d'interprétation. Il conforte cette idée lorsqu'il souligne que *« l'équilibre entre les intérêts en jeu consacré par les articles 73 et 292 de la Convention constitue le critère à l'aune duquel le Tribunal doit mesurer le critère raisonnable de la caution* »[1191]. Aussi, les éléments qu'il énonce doivent servir à guider l'interprétation de ce qui est entendu comme raisonnable, mais ils ne sont en rien définitifs. Comme le relève le juge Cot, « *à vouloir trop distinguer et*

[1188] *Ibid.* para. 80.
[1189] TIDM, *Affaire du « Camouco » (Panama c. France),* para. 67.
[1190] TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, para. 76.
[1191] *Ibid.* Para. 72. Voir ég. E. FRANCKX, « "Reasonable bond" in the practice of the International tribunal for the law of the sea», *CWILJ*, vol. 32, 2002, p. 318-319. Voir ég. I. GALLALA, « La notion de caution raisonnable dans la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer », *RGDIP*, T. 105, 2001, p. 943.

pondérer les composantes du raisonnable, on porte atteinte à sa fonction de synthèse en fonction des données de l'espèce »[1192]. Par conséquent, le Tribunal donne des clés de lecture du raisonnable, tout en se réservant un pouvoir d'interprétation assez large dans le but de pouvoir s'adapter aux situations factuelles qui lui sont présentées. C'est d'ailleurs ce qu'il confirme dans l'affaire du navire *Volga,* lorsqu'il rappelle que ce critère doit être apprécié « *compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce* »[1193]. Au reste, il est à noter que le juge Nelson a profité du fait que la France soit partie à l'affaire du *Monte Confurco* pour apporter ses lumières sur le recours par la version française de la CNUDM des termes « *suffisante* » et « *raisonnable* » pour désigner la caution. Selon lui, cette distinction n'est que d'apparence et ces deux mots doivent être analysés comme ayant une unicité de sens[1194]. En fin de compte, il est manifeste que le Tribunal contribue à donner corps à ce qui est entendu comme une caution « *raisonnable* » au sens de la Convention, mais en même temps, il s'abstient d'en donner une lecture trop catégorique.

2) Une interprétation contrastée des éléments de la caution

344. Une lecture étriquée de la gravité des infractions. Parmi les différents éléments considérés dans l'évaluation du caractère raisonnable de la caution, il est intéressant de constater que le Tribunal se concentre sur l'acte illicite en lui-même en prenant en considération de « *la gravité des infractions imputées* ». Cet élément s'est vu plus amplement précisé dans l'affaire *Volga*. Le Tribunal considère que « *cette évaluation concerne les sanctions qui peuvent être imposées pour les infractions alléguées en vertu de la législation du défendeur* »[1195]. Autrement dit, la gravité se doit d'être appréciée à l'aune des dispositions de droit interne. Dans l'affaire du *Juno Trader*, il confirme cette position et prend la peine d'ajouter que la gravité s'apprécie en tenant compte des « *circonstances de l'espèce et de la nécessité d'éviter toute disproportion entre la gravité des infractions alléguées et le montant de la caution* »[1196]. Enfin, dans l'arrêt rendu dans l'affaire du *Hoshinmaru*, le Tribunal apporte un développement supplémentaire puisqu'il indique que le montant de la caution doit être proportionnel à la gravité des infractions présumées[1197]. Rapporté aux faits qui lui sont présentés, il estime que la caution n'est pas raisonnable puisque celle-ci a été déterminée en se

[1192] J. P. COT, « Les fonctions du raisonnable dans la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer », *op. cit*., p. 284.
[1193] TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* para. 65.
[1194] Opinion individuelle de M. le vice-président NELSON dans l'affaire du « *Monte Confurco* », p. 126.
[1195] TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* para. 69.
[1196] TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), para. 89.
[1197] TIDM, *Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie),*para. 88.

basant sur les sanctions maximales dont sont passibles le capitaine et le propriétaire du navire. Procédant de la sorte, le Tribunal semble se livrer à une appréciation de ce critère de gravité en se rapportant aux dispositions de droit interne[1198]. Ce constat amène deux remarques. Tout d'abord, il faut que rappeler que l'article 292 § 3 de la CNUDM prévoit que l'examen par le Tribunal de la demande en prompte mainlevée doit être effectué « *sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action (…) devant la juridiction nationale appropriée* ». Or, compte tenu du fait que le Tribunal analyse le critère de gravité par référence aux législations nationales, il se livre d'une certaine façon à une appréciation du caractère raisonnable des sanctions établies par le droit interne[1199]. Il s'en infère que, lorsqu'il considère que la caution n'est pas raisonnable en s'appuyant sur ce critère de gravité, le Tribunal préjuge d'une certaine manière les procédures réalisées en interne[1200]. D'autre part, il est important de relever que cette appréciation de la gravité fait fi des préoccupations qui animent les États côtiers au sujet de la pêche illicite. À plusieurs reprises, certains États riverains ont souhaité mettre en avant devant le Tribunal que la sanction prononcée par les juridictions internes doit être mise en perspectives avec l'impériosité du problème de la pêche illicite à proximité de leurs côtes. L'objectif de cet argument est de bien de convaincre que le montant de la caution est justifié au regard des menaces particulièrement graves qui pèse sur les stocks[1201]. Le Tribunal reste assez insensible à cette démonstration. Dans certaines affaires, il se contente de prendre note de l'argumentaire du défendeur, sans y donner plus de relief. Dans d'autres, et

[1198] T. A. MENSAH, « The Tribunal and the prompt release of vessels», *IJMCL*, vol. 22, issue 3, 2007, p. 441 : «*The Tribunal has stated that it is by reference to the penalties imposed or imposable under the law of the detaining State that the gravity of the offence may be evaluated*». Voir ég. R. RAYFUSE, « Standard if review in the international tribunal for the law of the sea », *op. cit*., p. 349 : « *The tribunal has made clear that reference to penalties imposed or imposable under national law is relevant to the determination of the gravity of the offence*»

[1199] V. P. COGLIATI-BANTZ, « International Tribunal for the law of the sea, Hoshinmaru (Japan v. Russian Federation) and TOMIMARU (Japan v. Russian Federation), prompt release judgements of 6 august 2007», *op. cit.,* p. 251 : « *Therefore, since the bond is notably based on the penalties imposed or imposable, and since the bond must be proportionate to the gravity of the alleged offence*». Voir ég. S. TREVISANUT, «Twenty years of prompt release of vessels : admissibility, jurisdiction, and recent trends», *op. cit.,* p. 305.

[1200] S. HAMAMOTO, « La procédure de prompte mainlevée préjuge-t-elle le fond de la procédure interne de l'État côtier ? L'évolution de la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer sur la prompte mainlevée », *op. cit*., p. 857 : « *Il faut admettre qu'un arrêt du Tribunal dans la procédure de prompte mainlevée déclarant déraisonnable la caution exigée par l'organe judiciaire de l'État côtier a pour effet de préjuger le fond de la procédure interne menée par cet État* ». Voir ég. J. P. QUÉNEUDEC, « À propos de la procédure de prompte mainlevée devant le Tribunal international du droit de la mer », *ADMer*, T. 7, 2002, p. 89-90.

[1201] Introduction de l'exposé en réponse de la France dans l'affaire « *Camouco* », 25 janvier 2000. Voir ég. TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, para. 79. Voir ég. TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* para. 67. Ég. N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) » *op. cit*., p. 508. Ég. M. LEMEY, « La procédure en prompte mainlevée », *op. cit*., p. 176.

notamment l'affaire *Volga*, il semble séparer délibérément le contexte général du litige du critère de gravité[1202]. Plusieurs juges ont regretté cette occasion manquée ainsi que, de façon plus générale, le manque de soutien apporté à la politique de lutte des États côtiers contre cette activité illicite[1203]. Par ailleurs, le fait que le Tribunal ait refusé d'inclure dans la caution un système de suivi des navires et d'observation des mesures de conservation n'a fait qu'exacerber ce sentiment[1204]. Il résulte des jurisprudences précitées que le TIDM a une lecture pour le moins restreinte du critère de gravité qui est défavorable aux efforts entrepris par certains États côtiers pour lutter contre la pêche illicite.

345. Une analyse évolutive des éléments de la caution. La lecture qui est faite par le Tribunal des éléments qui composent le caractère « *raisonnable* » de la caution s'avère frustrante à plusieurs égards. À l'analyse des différents arrêts rendus en matière de prompte mainlevée, il est manifeste que certains éléments sont tantôt pris en considération dans le calcul du montant de la caution, tantôt rejeté[1205]. Par exemple, dans l'affaire *Monte Confurco*, le Tribunal estime que « *la valeur du poisson et du matériel de pêche saisis est également à prendre en considération en tant qu'élément pertinent pour l'évaluation du caractère raisonnable de la caution* »[1206]. Néanmoins, il revient sur sa position dans l'affaire du *Volga*, dans laquelle il précise que « *bien que le produit de la vente des prises représente une garantie pour le défendeur, il est sans rapport avec la caution à fixer pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage* »[1207]. Au surplus, il convient de relever que dans l'affaire *Hoshinmaru*, la valeur du navire qui constitue pourtant habituellement un élément clé dans l'établissement de la caution, n'a tout simplement pas été

[1202] TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* para. 68-69.
[1203] Opinion dissidente de M. le juge Ad Hoc SHEARER dans l'affaire du « *Volga* », para. 13, p. 69 : « *En l'espèce, si des pénalités particulièrement dissuasives sont justifiées par les circonstances entourant la pêche IUU dans les zones où les stocks halieutiques sont menacés, comme c'est le cas dans l'Océan Antarctique, la caution pour la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de l'équipage (ou du moins des principaux membres d'équipage) doit tenir compte de la gravité des infractions commises* ». Voir ég. Opinion dissidente de M. le juge ANDERSON dans l'affaire du « *Volga* », para. 2, p. 57. Ég. Opinion individuelle de M. le juge COT dans l'affaire du « *Volga* », para. 12, p. 52.
[1204] D. ROTHWELL & T. STEPHENS, « Illegal southern ocean fishing and prompt release : balancing coastal and flag states interests », *op. cit*., p. 183. Voir ég. M. LEMEY, « La procédure en prompte mainlevée », *op. cit*., p. 176. Ég. W. GULLETT, « Prompt release procedures and the challenge for fisheries law enforcement : the judgement of the international tribunal for the law of the sea in the 'Volga' case (Russian Federation v. Australia », *Federal Law Review*, vol. 31, 2003, p. 405. Ég. C. BROWN, « Reasonableness in the law of the sea : the prompt release of the Volga», *LJIL*, vol. 16, 2003, p. 625. Ég. R. RAYFUSE, « The future of compulsory dispute settlement under the law of the sea convention», *op. cit*., p. 692.
[1205] I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 82-83.
[1206] TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, para. 86.
[1207] TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie),* para. 86.

pris en compte, ce que n'ont pas manqué de désapprouver certains juges[1208]. Cette oscillation jurisprudentielle s'ajoute aux difficultés rencontrées au niveau interne dans la détermination de la caution. En effet, il appert que, même lorsque les États se livrent à une analyse du montant de la caution en se référant expressément aux critères établis par la jurisprudence du Tribunal, celle-ci est susceptible de se voir considérée comme déraisonnable[1209]. S'il est tout à fait compréhensible que le Tribunal souhaite conserver une marge d'interprétation dans le but de pouvoir s'adapter aux différentes situations d'espèces, il est malgré tout regrettable que cela se fasse au détriment de la clarté et à la cohérence globale sa jurisprudence[1210]. Il faut concéder que ces louvoiements sont propres à la notion de même de raisonnable, intrinsèquement indéterminable[1211]. Pour autant, il reste souhaitable que le Tribunal, sans s'enfermer dans un cadre restreint, adopte une clé de lecture plus transparente des éléments qui constituent une caution « *raisonnable* ».

Section 2 – La consécration d'un cadre protecteur des droits fondamentaux des personnes en mer

346. Le Tribunal participe à la sauvegarde des droits des individus participant aux activités maritimes. Pour ce faire, il s'inscrit dans la continuité des autres juridictions internationales en reprenant à son compte l'exigence faite aux États de respecter les « *considérations élémentaires d'humanité* » dans le cadre des opérations menées en mer (**Paragraphe 1**). Il contribue par là même à établir un cadre véritablement protecteur des droits des acteurs du monde maritime (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1: L'intégration des droits fondamentaux dans l'analyse du Tribunal

347. La jurisprudence du Tribunal en matière de protection des droits fondamentaux des individus présents sur l'espace maritime s'est construite par étape. Le Tribunal a d'abord

[1208] Déclaration de M. le juge KOLODKIN dans l'affaire « *Hoshinmaru* », p. 54. Voir ég. V. P. COGLIATI-BANTZ, « International Tribunal for the law of the sea, Hoshinmaru (Japan v. Russian Federation) and TOMIMARU (Japan v. Russian Federation), prompt release judgements of 6 august 2007», *op. cit*., p. 250.

[1209] TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, para. 41. Voir ég. TIDM, *Affaire du « Grand Prince » (Belize c. France),* para. 44. Voir ég. E. FRANCKX, « "Reasonable bond" in the practice of the International tribunal for the law of the sea», *op. cit*., p. 339.

[1210] R. RAYFUSE, « Standard if review in the international tribunal for the law of the sea », *op. cit*., p. 349 : «*By refusing to provide guidance on the weight to be attached to the factors relevant to the setting of a reasonable bond the objectivity, or at any rate transparency, of the Tribunal's assessments is open to criticism for failing to provide clear rules on which domestic courts can rely in performing their functions in compliance with international law*».

[1211] J. P. COT, « Les fonctions du raisonnable dans la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer », *op. cit*., p. 284.

veillé à promouvoir le respect des droits substantiels des personnes (A), avant de se pencher par la suite sur leurs droits procéduraux (B).

A. Des garanties substantielles reconnues aux personnes privées

348. C'est dans le cadre de l'emploi de la force lors d'une opération de police que le Tribunal a, pour la première fois, fait référence aux « *considérations d'humanité* » (1). Cette évocation témoigne d'une volonté ferme de sa part d'établir une limite tangible à l'action des États en mer (2).

1) L'émergence des considérations d'humanité dans la jurisprudence du Tribunal

349. **Un principe développé par la Cour Internationale de Justice**. Très tôt, il est apparu nécessaire d'accompagner et de guider l'action des États par certains principes humanitaires essentiels. Dès 1928, dans une sentence rendue dans l'affaire dite « *Naulilaa* » opposant le Portugal à l'Allemagne, les arbitres ont tenu à rappeler la nécessité de prendre en compte « *les expériences de l'humanité* » dans les rapports interétatiques[1212]. Deux décennies plus tard, la Cour International de Justice a réitéré cette exigence dans l'incident du *détroit de Corfou*[1213]. Dans cette affaire née en contexte maritime, des navires britanniques se sont heurtés à des mines dans les eaux albanaises. L'arrêt rendu par la Cour énonce qu'il incombe à l'État côtier d'alerter de la présence de ces charges explosives aux entités étrangères sur zone. Pour justifier sa position, elle se fonde sur « *des principes généraux et bien reconnus* » tels que la « *liberté des communications maritimes* », mais aussi et surtout sur « *des considérations élémentaires d'humanité* »[1214]. Elle ajoute que ces principes ont une valeur encore plus cardinale en temps de paix qu'en temps de guerre. Cette décision est fondatrice à plusieurs égards. D'abord, il faut souligner que la Cour accorde à ces « *considérations élémentaires d'humanité* » une valeur normative réelle. Elle assoit une obligation qui s'impose aux États sur des principes généraux à forte connotation éthique et morale. Comme le relève le professeur Pierre-Marie Dupuy, ces « *considérations élémentaires d'humanité* » ne se situent

[1212] Sentence arbitrale, *Responsabilité de l'Allemagne a raison des dommages causés dans les colonies portugaises du sud de l'Afrique* (Portugal c. Allemagne), sentence sur le principe de la responsabilité, 31 juillet 1928, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. II, p. 1026. Voir ég. T. MERON, *The humanization of international law*, éd. Brill Nijhoff, 2006, p. 21. Voir ég. S. BORELLI & S. OLLESON, « Countermeasures : obligations relating to human rights and humanitarian law», in J. CRAWFORD, A. PELLET & S. OLLESON, *The international responsibility*, éd. OUP, 2010, p. 1177.

[1213] CIJ, arrêt du 9 avril 1949, *Affaire du Détroit de Corfou* (*Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Gouvernement de la République populaire d'Albanie), fond*, Rec. 1949, p. 22.

[1214] *Ibid.* p. 22.

pas en dehors du champ du droit, mais elles sont au contraire « *le droit lui-même, en tant qu'il existe sous la forme de règles générales* »[1215]. Par ailleurs, il faut ajouter que ce *dictum* a été repris et précisé à plusieurs reprises par la Cour. À ce titre, elle a pu apporter des éclaircissements significatifs, reconnaissant à ces considérations d'humanité un caractère coutumier en droit international humanitaire[1216]. Au passage, il est opportun de relever que la Cour opère une corrélation entre une composante de la liberté des mers (la liberté de communication), et ces exigences humanitaires. En conséquence, cet arrêt témoigne d'une volonté certaine de prendre en considération les activités humaines réalisées en mer, et de contribuer à la protection des individus présents dans cet espace[1217].

350. Un principe repris par le Tribunal. Le TIDM a eu l'occasion de faire référence aux considérations d'humanité dans l'affaire *Saiga II*. Dans cet arrêt, il se fend d'un *obiter dictum* dans lequel il précise que « *les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international* »[1218]. Bien que ce passage de la décision ne fasse pas expressément référence aux décisions rendues par la CIJ, il est manifeste qu'il s'en inspire grandement. À première vue, il n'est pas surprenant que le Tribunal s'arrête sur les questions relatives à l'« *humanité* ». La CNUDM évoque dès son préambule les « *intérêts et besoins de l'humanité tout entière* », ainsi que le « *patrimoine commun de l'humanité* ». Plusieurs autres articles de la Convention utilisent le terme d'« *humanité* » dans un sens similaire[1219]. Cependant, il est fondamental de saisir que cette conception de l'« *humanité* » à laquelle il est fait référence dans la CNUDM s'écarte de la

[1215] P. M. DUPUY, « Les considérations élémentaires d'humanité dans la jurisprudence de la Cour internationale de justice », in R. J. DUPUY, *Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos : droit et justice*, éd. Pedone, 1999, p. 119. Voir ég. J. VERHOEVEN, « Le droit, le juge et la violence, (les arrêts Nicaragua c. États-Unis) », *RGDIP*, 1987, no 4, p. 1207.

[1216] CIJ, arrêt du 27 juin 1986, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique), fond*, Rec. 1986, p. 103-104, para. 218 : « *c'est sans doute parce qu'un grand nombre de règles du droit humanitaire applicables dans les conflits armés sont si fondamentales pour le respect de la personne humaine et pour des considérations élémentaires d'humanité, selon l'expression utilisée par la Cour dans son arrêt du 9 avril 1949 rendu en l'affaire du détroit de Corfou [...], que la convention IV de la Haye et les conventions de Genève ont bénéficié d'une large adhésion des États* ». Voir ég. CIJ, avis consultatif du 8 juillet 1996, *Licéité de l'utilisation des armes nucléaires par un État dans un conflit armé*, Rec. 1996, p. 26. Ég. S. ROSENNE, « The perplexities of modern international law : general course on public international law, *RCADI*, vol. 291, 2001, p. 193. Ég. P. M. DUPUY, « L'unité de l'ordre juridique international : cours général de droit international public », *op. cit.*, p. 185.

[1217] D. L. TEHINDRAZANARIVELO, *Les sanctions des Nations Unies et leurs effets secondaires – assistance aux victimes et voies juridiques de prévention*, Thèse, Université de Genève, 2003, éd. PUF, 2005, p. 306 : « *Le recours aux « considérations élémentaires d'humanité » permet donc d'appliquer des règles existantes du droit international en faveur de la protection de la personne humaine qui autrement ne serait pas applicable* ». Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 163.

[1218] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 155.

[1219] Articles 125, 136, 137, 140, 143, 150, 153, 155 et 246 de la CNUDM.

vision du Tribunal dans la présente affaire. En effet, comme le rappelle très justement le professeur Jean Salmon, « *ce n'est qu'en association avec d'autres mots que le terme d'humanité acquiert pleinement une portée juridique* »[1220]. Il faut donc comprendre ici que les « *considérations d'humanité* » reconnues par le Tribunal n'ont pas la même signification sur le plan juridique que les références à l'« *humanité* » qui sont présentes tout au long de la CNUDM. L'analyse de ce texte en langue anglaise permet de clarifier les choses. Dans la conception qui est portée par la CNUDM, l'« *humanité* » renvoie aux termes anglais de « *humankind* » ou « *mankind* » qui désignent « *tous les membres de l'espèce humaine pris collectivement (aussi bien, du point de vue temporel, les générations présentes que futures)* »[1221]. Or, la décision du Tribunal, lorsqu'elle évoque les « *considérations d'humanité* », fait quant à elle écho au terme anglais « *humanity* », qui n'a pas la même signification sur le plan juridique. Ce dernier est plus nettement plus restreint dans son interprétation[1222]. Par conséquent, il est nécessaire de retenir que la référence à l'« *humanité* » dans la présente décision s'écarte du sens qui lui est habituellement attribué par la CNUDM, et constitue donc une avancée majeure.

2) Les considérations d'humanité dans la protection des individus

351. La signification des considérations d'humanité. Dans l'affaire *Saiga II*, la référence aux « *considérations d'humanité* » est pour le moins laconique. Elle ne fait pas l'objet de développements plus poussés de la part du Tribunal. Cependant, il est opportun de noter que ce *dictum* est intégré au détour d'un argumentaire relatif au recours à la force lors de l'arraisonnement d'un navire suspecté de se livrer à une activité illicite. Après avoir concédé que la CNUDM « *ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force* », le Tribunal fait valoir que les États doivent s'abstenir dans la mesure du possible d'y recourir[1223]. Il ajoute également que, lorsqu'ils y sont contraints, l'usage de la force doit être réalisé raisonnablement. Cette prise en compte du caractère raisonnable est tout à fait congruente avec la jurisprudence internationale antérieure. L'arrêt CIJ *Compétence en matière*

[1220] J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit*., p. 551, entré « humanité ». Voir ég. C. LE BRIS, « Humanité », in J. ROCHFELD, M. CORNU & F. ORSI, *Dictionnaire des biens communs*, éd. Quadrige, 2017, p. 632-637.

[1221] A. A. CANÇADO TRINDADE, « International law for humankind : towards a new jus gentium : general course on public international law », *RCADI*, vol. 316, 2005, p. 324 : «*The term "humankind" appears not as a synonym of "humanity" (…), but endowed with a distinct and very concrete meaning : humankind encompasses all the members of the human species as a whole (including, in a temporal dimension) present as well as future generations* ».

[1222] *Ibid.* p. 323.

[1223] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 155.

de pêcheries indique en effet que l'« *arraisonnement, l'inspection et la saisie d'un navire de pêche ainsi que l'usage minimal de la force à ces fins sont inclus dans la notion d'exécution de mesures de gestion et de conservation selon une interprétation « naturelle et raisonnable » de cette notion* »[1224]. C'est après ces développements relatifs à l'emploi de la force que le TIDM fait mention des « *considérations d'humanité* ». Dans ce contexte, il semble que le Tribunal vise ici la protection des droits fondamentaux des personnes présentes à bord du navire. C'est en tout cas dans ce sens que semblent s'orienter les rares juges qui se sont intéressés à cette question dans leurs opinions jointes à la décision[1225]. La suite du raisonnement du Tribunal corrobore cette position. À l'analyse des faits, il conclut que l'usage de la force est manifestement excessif. Les autorités de l'État intervenant ont ouvert le feu « *sans discernement* », et elles n'ont pas prêté attention « *à la sécurité des navires et des personnes se trouvant à bord* »[1226]. Ce constat est appuyé par le fait que deux membres du navire arraisonné ont été grièvement blessés au cours de l'intervention. Par conséquent, il est indubitable que la référence aux « *considérations d'humanité* » fait ici écho aux droits fondamentaux des personnes[1227]. Plus précisément, le Tribunal semble viser ici certains droits substantiels qui se doivent d'être respectés par les intervenants, et notamment le droit à la vie ainsi que le droit au respect de l'intégrité physique[1228]. Cette référence aux « *considérations d'humanité* » intervient donc comme un rappel destiné aux États. Ils sont tenus d'user d'advertance lors des opérations de maintien de l'ordre et de tenir des égards particuliers aux droits fondamentaux, même lorsqu'ils agissent en mer.

352. Une décision fondatrice. Ce passage de l'arrêt rendu dans l'affaire *Saiga II* constitue une avancée majeure. D'une part, il témoigne de la volonté du Tribunal de veiller au respect des droits substantiels des personnes privées par les États au cours des opérations de police menées en mer. Cet extrait de l'arrêt a d'ailleurs été réitérée par le TIDM dans l'affaire

[1224] CIJ, arrêt du 4 décembre 1998, *Compétence en matière de pêcherie (Espagne c/ Canada)*, Rec. 1998, p. 466, para. 84.
[1225] Opinion individuelle de M. le juge MENSAH dans l'affaire « *Saiga* » n°2, para. 20, p. 88 : « *Les violations ne lèsent pas uniquement des intérêts commerciaux mais affectent également les droits fondamentaux et la dignité de la personne humaine* ». Voir ég. Opinion dissidente de M. le juge NDIAYE dans l'affaire « *Saiga* » n°2, para. 90, p. 256-257.
[1226] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 158.
[1227] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 5. D'après l'auteur, les « *considérations d'humanité* » sont utilisées par le Tribunal en tant que substitut aux droits de l'homme. Voir ég. pour I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 537. Ég. P. TAVERNIER, «Le recours à la force par la police», in C. TOMUSCHAT, E. LAGRANGE & S. OETER, *The right to life*, Colloque de Hambourg, 2008, éd. Brill, 2010, p. 44-45.
[1228] T. SCOVAZZI, « ITLOS and jurisdiction over ships», in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, rencontres de Oslo, 2014, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 395.

Virginia G[1229], et a également alimenté les réflexions de la Cour permanente d'arbitrage dans la sentence rendue sur la *délimitation de la frontière maritime entre le Guyana et le Suriname* de 2007[1230]. D'autre part, il est important de relever que dans cet arrêt, le TIDM ne se contente pas simplement de reprendre un principe consacré par la CIJ. Il contribue également à lui donner une résonnance nouvelle. En tant que juridiction spécialisée aux questions en lien avec la mer, le Tribunal applique ce principe sur cet espace particulier, ce qui est déjà remarquable. En sus, il contribue à étendre son champ d'application, puisqu'il indique que les « *considérations d'humanité* » intéressent « *tous les autres domaines du droit international* »[1231]. Il participe par là même à l'extension du champ d'application des droits fondamentaux des personnes dans les relations internationales de façon générale, et pas uniquement en mer.

B. Des garanties procédurales additionnelles

353. Le Tribunal a repris cette référence aux « *considérations d'humanité* » à l'occasion de plusieurs demandes de prompte mainlevée qui lui ont été présentées (1). Il a ainsi été amené à étendre les garanties destinées aux personnes privées pour les orienter sur un plan plus procédural (2).

1) Les considérations d'humanité dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée

354. Une ignorance initiale. Tel qu'il l'a été précédemment évoqué, la procédure de prompte mainlevée concerne directement les droits des personnes participant aux activités maritimes[1232]. Toutefois, les premiers arrêts en la matière ne font à aucun moment mention ni des « *considérations d'humanités* » en particulier, ni des droits fondamentaux de façon plus générale. Les juges s'avèrent néanmoins plus prolixes à ce sujet. Dans son opinion dissidente rendue dans l'affaire *Saiga I*, le juge Anderson se livre à une analogie entre la demande de mise en liberté sous caution devant le juge répressif national, et la procédure en prompte mainlevée. Il mentionne lors de ce passage les « *normes internationales de droit de l'homme* » et « *le droit à un procès équitable* »[1233]. Cette évocation des droits fondamentaux

[1229] TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* para. 360.
[1230] CPA, *Sentence arbitrale relative à la délimitation de la frontière maritime entre le Guyana et le Surinam*, 17 septembre 2007, para. 443.
[1231] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 155.
[1232] *Cf. supra*, n°327.
[1233] Opinion dissidente de M. le juge ANDERSON dans l'affaire « *Saiga* » n°1, para. 13, p. 68.

reste d'une importance moindre, puisqu'elle ne concerne que les juridictions nationales, et pas directement le Tribunal. Dans les trois demandes en prompte mainlevée qui ont été par la suite portées devant le Tribunal, aucune allusion n'est directement faite des droits fondamentaux des personnes. Toutefois, il faut noter que le juge Laing prend la peine, dans chacune de ses décisions, d'y faire référence. Dans sa déclaration jointe à l'arrêt rendu dans l'affaire *Camouco*, l'éminent juge estime bon de rappeler que la procédure de prompte mainlevée sous-tend la prise en compte de « *préoccupations d'humanité* », notamment eu égard aux membres d'équipage[1234]. Cette même expression se retrouve dans son opinion dissidente rendue dans l'affaire *Monte Confurco,* dans laquelle il explique que, selon lui, le caractère raisonnable de la caution se doit d'être apprécié à l'aune de ces préoccupations d'humanité[1235]. Enfin, dans son opinion individuelle jointe à l'arrêt rendu dans l'affaire *Grand Prince*, il considère que la procédure de prompte mainlevée trouve son *ratio essendi* dans « *des motivations d'humanité et des motivations économiques* »[1236]. Il faut donc relever que, si le Tribunal ne s'est pas focalisé sur les droits fondamentaux des personnes lors des premières demandes en prompte mainlevée qui lui ont été présentées, cette problématique a animé les réflexions de certains juges. Par ailleurs, ces différentes opinions mettent en lumière l'interrelation profonde et naturelle qui existe entre cette procédure propre au droit de la mer et les droits fondamentaux des personnes.

355. Une attention spécifique. L'opiniâtreté du juge Laing s'est finalement vue récompensée dans l'affaire *Juno Trader*. Dans son arrêt, le Tribunal s'appuie directement sur *dictum* prononcé dans l'arrêt *Saiga II*. Il énonce que « *l'obligation de procéder à la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire et à la prompte mise en liberté de son équipage englobe des considérations élémentaires d'humanité et la garantie d'une procédure régulière* »[1237]. Cette décision apporte une pierre supplémentaire à l'édifice jurisprudentiel du Tribunal en matière de protection des droits fondamentaux des personnes. D'une part, parce qu'elle intègre la protection des droits substantiels des personnes participant aux activités maritimes dans le cadre spécifique de la procédure de prompte mainlevée. Mais aussi et surtout, parce qu'elle étend cette protection aux droits procéduraux par une référence à « *la garantie d'une procédure régulière* », ce qui constitue une nouveauté. C'est donc une avancée

[1234] Déclaration de M. le juge LAING dans l'affaire du « *Camouco* », p. 42.
[1235] Opinion dissidente de M. le juge LAING dans l'affaire du « *Monte Confurco* », para. 5, p. 135.
[1236] Opinion individuelle de M. le juge LAING dans l'affaire du « *Grand Prince* », para. 9, p. 61.
[1237] TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), para. 77.

significative réalisée ici par le Tribunal[1238]. Cette prise en compte de la dimension procédurale des droits de l'homme lors de la procédure de prompte mainlevée s'est vue confortée dans l'affaire *Tomimaru*. Il faut rappeler que dans cet arrêt, le Tribunal valide la confiscation en tant que sanction réalisable par l'État côtier[1239]. Il tient néanmoins à apporter une limitation tangible à cette mesure. Il soutient alors qu'une décision de confisquer un navire « *ne devrait pas être prise de manière à priver le propriétaire du navire de l'accès aux voies de recours judiciaires ou d'empêcher l'État du pavillon d'engager la procédure de prompte mainlevée* »[1240]. Il ajoute que la décision de confisquer le navire « *ne saurait être (...) effectué par le truchement de procédures contraires aux normes internationales garantissant les voies de droit* ». La référence au droit international des droits de l'homme est ici explicite. Par la suite, le Tribunal s'appuie derechef dans son argumentaire sur la « *garantie d'une procédure régulièr*e » pour exclure la requête du demandeur[1241]. Il considère que, vu qu'aucune entorse aux normes de droit international relative aux droits procéduraux n'a été démontrée par le requérant, sa demande est sans objet. Le Tribunal franchit un palier supplémentaire dans cette décision. Il s'affranchit des « *considérations élémentaires d'humanité* », qui ne sont à aucun moment mentionnées dans cette décision, pour se focaliser sur les droits procéduraux des personnes concernés par le présent litige.

2) Des garanties procédurales élargies

356. Une protection élargie. Dans l'affaire du *Louisa*, le Tribunal a tenu à rappeler sa position dégagée des affaires *Juno Trader* et *Tomimaru*. Il explique à nouveau que « *les États sont tenus de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, en particulier dans le domaine des droits de l'homme, et que les principes d'une procédure régulière doivent trouver application en toute circonstance* »[1242]. Si de prime abord, cette décision peut sembler s'inscrire dans le sillage de la jurisprudence antérieure, elle s'avère, en réalité, tout à fait novatrice. En effet, il est central d'identifier que dans cet arrêt, le Tribunal consacre cette obligation de respecter les droits procéduraux des personnes arrêtées hors du cadre de la procédure de prompte mainlevée. De cette manière, il donne à cette obligation un

[1238] V. P. BANTZ, « Views from Hamburg : the Juno Trader case or how to make sense of the coastal state's rights in the light of its duty of prompt release», *op. cit*., p. 424. Voir ég. G. DELLA CANANEA, *Due process of law beyond the State : requirements of administrative procedure*, éd. OUP, 2009, p. 96.
[1239] *Cf. supra*, n°340.
[1240] TIDM, *Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie),* para. 76.
[1241] *Ibid.* Para. 79
[1242] TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, affaire n°18, arrêt du 28 mai 2013, para. 155.

caractère général, applicable selon ses termes « *en toute circonstance* », quelle que soit la raison pour laquelle des autorités étatiques ont dû intervenir. Ce passage de la décision est d'autant plus intéressant qu'il s'inscrit à rebours de la logique argumentative déployée tout au long de la décision[1243]. En effet, le Tribunal arrive à la conclusion qu'il n'a pas compétence pour traiter de la requête déposée par le demandeur. Or, il prend tout de même la peine de rappeler les obligations qui pèsent sur les États, notamment en matière procédurale. Ce raisonnement a néanmoins fait l'objet de critiques de la part de certains juges. Ces derniers considèrent que le Tribunal ne devrait pas, lorsqu'il se déclare incompétent, se comporter comme s'il l'était[1244]. Cette objection est tout à fait légitime. Il faut toutefois concéder que cette liberté que s'accorde le Tribunal dans cet *obiter dictum* témoigne d'une audacieuse volonté de contribuer à la protection des individus parties prenantes aux activités maritimes. Même lorsqu'il ne s'estime pas compétent, il veille à ce que les individus impliqués dans un litige interétatique bénéficient de certaines garanties essentielles, assimilables au droit à un procès équitable[1245]. Dans cette optique, l'affaire *Louisa* peut être, d'une certaine manière, considérée comme le pendant procédural de l'affaire *Saiga II*. Ces deux décisions poursuivent un même objectif, celui de s'assurer que toute action menée en mer reste imprégnée par le respect des droits fondamentaux[1246].

357. Une marge d'interprétation critiquable. Il reste qu'en veillant au respect des droits procéduraux des personnes appréhendées par un État, le Tribunal s'expose à des critiques. Ce

---

[1243] I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 164 : « *The statement in the Louisa case is all the more impressive since it was not required in the logic of the judgment and shows the concern of the ITLOS to keep in mind the wider picture, and not just the specific United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) provisions it is called to apply from time to time*».

[1244] Opinion individuelle de M. le juge BOUGUETAIA dans l'affaire « *Louisa* », para. 17, p. 134 : « *Au lieu de retenir l'atteinte aux droits de l'homme comme pouvant fonder sa compétence, le Tribunal a préféré suivre une autre logique : – rejeter l'article 300 invoqué comme une des bases de la compétence du Tribunal par Saint-Vincent-et-les Grenadines ; – prendre acte « en passant » de cette atteinte aux droits de l'homme visée précisément par l'article 300. En somme une chose et son contraire !* ». Voir ég. Opinion dissidente de M. le juge JESUS dans la même affaire, para. 68-69, p. 155.

[1245] G. DELLA CANANEA, *Due process of law beyond the State : requirements of administrative procedure*, *op. cit*., p. 104 : « *Such concepts, in particular due process of law, reflect the idea that individuals enjoy rights in relation to the State, not only that of which they are nationals. Individual must therefore be treated, relatively at least, with respect. More importantly, their freedom cannot be arbitrarily limited*». Voir ég. S. TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », *op. cit*., p. 349 : « *Le droit à une procédure régulière et le droit d'accès à un tribunal doivent être rapprochés du droit à un procès équitable inscrit à l'article 10 de la DUDH* ». Ég.E. ZOLLER, « Procès équitable et due process of law », *D.*, 2007, p. 517.

[1246] I. PAPANICOLOPULU, « Human rights and the law of the sea », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014 p. 529 : « *The law of the sea, as interpreted and applied by the ICJ and ITLOS, merges with human rights law, as applied by the ECtHR, to produce common standards concerning police operations* ».

n'est pas tant le fait qu'il s'assure du respect des principes de procédure régulière qui pose problème, mais plutôt parce qu'il semble s'octroyer la possibilité d'exercer un contrôle sur les procédures menées en interne. Le scepticisme des juges est tout à fait palpable dans l'affaire *Tomimaru*. Dans sa déclaration jointe à la décision, le juge Nelson fait part de ses réserves, et considère en paraphrasant le professeur Lowe qu'il n'est pas du ressort du Tribunal de « *s'aventurer dans un domaine qui relève plutôt des juridictions locales* »[1247]. Le juge Lucky considère quant à lui que le Tribunal devrait « *s'abstenir de s'ingérer dans les décisions de juridiction nationale par le biais d'une procédure de prompte mainlevée* »[1248]. Ces remarques sont tout à fait pertinentes, *a fortiori* lorsque la demande de prompte mainlevée doit être appréciée sans préjudice pour l'action menée devant les juridictions nationales. Toutefois, il faut se garder de toute forme de dogmatisme, et admettre que, s'il n'opérait aucune forme de contrôle sur les actions menées en interne, le Tribunal ouvrirait la porte à de potentielles procédures abusives. L'exemple topique est celui de la « *prompte confiscation* », évoquée dans l'affaire *Grand Prince*, à savoir une procédure interne menée de façon expéditive dans le but d'empêcher le déclenchement de l'article 292[1249]. Par conséquent, il est opportun d'indiquer qu'il ne revient pas au Tribunal d'opérer un contrôle précis des dispositions de droit interne, au même titre que ne le ferait un juge constitutionnel. Il ne se limite qu'à apprécier si les droits des particuliers impliqués dans le litige ont, dans la situation d'espèce qui lui est présentée, bien été respectés.

[1247] Déclaration de M. le juge NELSON dans l'affaire du « *Tomimaru* », p. 2 : « *L'arrêt, à son paragraphe 76, paraît suggérer que le Tribunal est habilité à examiner la question de savoir si l'armateur a été empêché d'avoir recours aux procédures judiciaires internes disponibles, afin de déterminer si la procédure a respecté les garanties d'une procédure régulière et ainsi de suite. L'approche adoptée par le Tribunal dans ce paragraphe de son arrêt risque de le conduire à « s'aventurer dans un domaine qui relève plutôt des juridictions locales ». Ce ne sont peut-être pas là des questions sur lesquelles il devrait statuer dans le cadre du système établi par l'article 292* ». p. 10. Voir ég. V. LOWE « The international tribunal for the law of the sea : survey for 2000 », *IJMCL*, vol. 16 n°4, 2001, p. 566. Voir ég. Opinion individuelle de M. le juge JESUS dans la même affaire, para. 9, p. 107-108 : « *la question de savoir si la hâte avec laquelle l'État ayant procédé à l'immobilisation du navire a procédé à la confiscation était ou non justifiée et l'absence de procédure de nature à garantir a régularité de la procédure, entre autres, sont des questions qui peuvent être pertinentes devant l'instance nationale appropriée, mais certainement pas devant le Tribunal dans le contexte d'une procédure de prompte mainlevée* ».

[1248] Opinion individuelle de M. le juge LUCKY dans l'affaire « *Tomimaru* », p. 115.

[1249] Déclaration de M. le juge ad hoc COT dans l'affaire « *Grand Prince* », para. 8, p. 52. Voir ég. Opinion individuelle de M. le juge TREVES dans l'affaire « *Juno Trader* », para. 5, p. 73. Voir ég. I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 74. Ég. C. LALY-CHEVALIER, « Activité du Tribunal international du droit de la mer (2001-2002) », *op. cit*., p. 365.

Paragraphe 2 : Une attention spécifique portée aux personnes privées

358. Le Tribunal confirme l'attention spécifique qu'il porte aux droits des particuliers par son analyse étendue de la protection pavillonnaire (A). Il veille à ce que les individus qui prennent la mer bénéficient d'une protection assez étendue (B).

A. L'extension de la conception unitaire du navire comme instrument de protection des droits des personnes

359. Le TIDM se sert de la protection reconnue à l'État du pavillon sur les personnes présentes à bord des navires qui arborent son étendard (1) pour assurer une protection implicite des droits fondamentaux des personnes embarquées (2).

1) Le concept d'unité du navire

360. **Une protection spécifique**. Dans l'arrêt rendu dans l'affaire *Saiga II*, le Tribunal s'est penché sur les personnes susceptibles de bénéficier de la protection pavillonnaire. L'un des États impliqués, à savoir la Guinée, a soulevé une exception d'irrecevabilité de la demande formulée par l'autre litigant. Il a notamment insisté sur le fait que l'État du pavillon ne peut se prévaloir de la violation des droits de certaines personnes concernées par l'affaire puisque celles-ci ne sont pas de sa nationalité[1250]. En d'autres termes, il soutient que l'autorité pavillonnaire n'a pas qualité pour porter une demande qui concerne des non-ressortissants. En ce sens, les personnes d'une nationalité différente de celle présente sur le pavillon ne pourraient donc bénéficier de la protection de l'État de rattachement. Il est vrai que traditionnellement, la protection diplomatique requiert un lien de nationalité entre l'individu et l'État souhaitant exercer cette action[1251]. Toutefois, le Tribunal a dévié de cette règle de principe en se fondant une conception fonctionnelle du navire. Il considère en effet que le navire doit être perçu comme une unité[1252]. Il poursuit son exposé et précise que « *le navire*,

---

[1250] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 103.

[1251] P. GAUTIER, « 22 ans de règlements des différends relatifs au droit de la mer : un premier bilan », *DMF*, n°796, 2017, p. 946 : « *En vertu de la règle de la nationalité des demandes, l'État qui exerce la protection diplomatique n'est en droit de réclamer réparation que pour le préjudice causé à ses nationaux* ». Voir ég. L. CAVARÉ, « Les transformations de la protection diplomatique », *ZaÖRV,* vol. 19, 1958, p. 54.

[1252] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 106 : « *Les dispositions visées au paragraphe qui précède indiquent que la Convention considère un navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'État du pavillon à l'égard du navire, le droit qu'a un État du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres États et le droit qu'a cet Etat d'introduire une instance conformément à l'article 292 de la Convention* ».

tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'État du pavillon »[1253]. Il parvient donc à la conclusion que *« la nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence* »[1254]. Ce qu'il est important de relever ici, c'est que le Tribunal convient que l'autorité pavillonnaire est susceptible d'assurer une « *protection sui generis* » [1255] sur ses navires et les personnes embarquées. Il ne s'agit pas d'une protection diplomatique entendue dans son sens le plus classique, mais plutôt d'une protection spécifique, propre à l'État du pavillon. C'est d'ailleurs ce qui est avancé de façon plus explicite par le Tribunal dans l'affaire *Virginia G*[1256], et qui a été confirmé par dans les travaux de la Commission du droit international sur la protection diplomatique[1257]. Du reste, il est opportun de rappeler que cette protection reste soumise au degré d'implication de l'État du pavillon. Si celle-ci ne fait pas preuve d'un quelconque enthousiaste à l'idée de s'investir pour la protection des personnes liées à l'activité du navire, il semble qu'il soit toujours possible que l'État de nationalité soit amené à exercer sa protection diplomatique[1258].

361. Les destinataires de cette protection. D'après le Tribunal, cette protection pavillonnaire recouvre non seulement les individus présents physiquement à bord du navire, tel que le capitaine et les marins, mais aussi ceux restés à terre et concernés par l'affaire comme le propriétaire du navire. Et encore, il ne s'agit que d'exemples ponctuels, car le Tribunal accorde à l'État du pavillon la possibilité d'étendre cette protection à « *toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité* »[1259]. C'est donc une protection large qui est reconnue à l'ensemble des personnes concernées par

---

[1253] *Ibid.*
[1254] *Id*.
[1255] N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », *op. cit*., p. 237.
[1256] TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* para. 128 : « *Le Tribunal note que, selon le droit international, il convient de distinguer entre l'exercice par un Etat de sa protection diplomatique à l'égard de ses ressortissants et les demandes de réparation d'un préjudice formées par l'Etat du pavillon au bénéfice de personnes physiques et morales impliquées dans l'exploitation d'un navire qui ne sont pas ses ressortissants* ».
[1257] Projets d'articles sur la protection diplomatique adoptés par la CDI : *rapport de la commission du droit international*, cinquante-huitième session, UN doc. A/61/10, 2006, article 18 : « *Le droit qu'a l'État de nationalité des membres de l'équipage d'un navire d'exercer sa protection diplomatique n'est pas affecté par le droit qu'a l'État de nationalité d'un navire de demander réparation au bénéfice de ces membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité, lorsqu'ils ont été lésés en raison d'un préjudice causé au navire par un fait internationalement illicite* ». Voir ég. P. GAUTIER, « L'État du pavillon et la protection des intérêts liés au navire », in M. KOHEN, *La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international - Liber amicorum Lucius Calflisch*, éd. Brill, 2006, p. 740.
[1258] M. KAMTO, « La nationalité des navires en droit international », *op. cit*., p. 370.
[1259] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 107. Voir ég. TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau),* para. 127.

l'activité du navire. Indifféremment de leur nationalité, les individus bénéficient du lien qui unit l'État au navire symbolisé le pavillon[1260]. Il faut souligner la modernité de la position du Tribunal sur ce point qui témoigne d'une prise en compte notable des relations transnationales qui se jouent tant à l'intérieur du navire que dans les relations maritimes de façon générale. Plus concrètement, cette conception unitaire du navire apparaît tout à fait bénéfique au renforcement de la protection des droits des individus devant le Tribunal. À titre d'exemple, les dispositions de la CNUDM relatives à la mainlevée du navire suite au dépôt d'une caution à la suite d'un acte de pollution n'évoquent pas expressément la libération de l'équipage, contrairement à ce qui est prévu en matière de pêche illicite[1261]. En application de ce concept d'unité du navire, il est tout à fait envisageable que, dans ce cas, la décision de procéder à la prompte mainlevée du navire énoncée par le Tribunal englobe également les membres d'équipage et le capitaine[1262]. En définitive, il faut bien retenir que la diversité des nationalités des personnes impliquées dans une affaire présentée devant le Tribunal ne constitue pas un frein à la protection exercée par l'État du pavillon.

2) Une protection implicite des droits fondamentaux des personnes

362. L'extension du concept d'unité du navire. L'affaire *Arctic Sunrise* illustre sensiblement la manière dont le concept d'unité du navire est susceptible d'assurer une protection des acteurs privés participant aux activités maritimes. Dans son ordonnance, le Tribunal exige sans ambiguïté « *la mainlevée de l'immobilisation du navire Arctic Sunrise et à la mise en liberté de toutes les personnes qui ont été détenues en rapport avec le présent différend, et que ledit navire et lesdites personnes soient autorisés à quitter le territoire et les zones maritimes relevant de la juridiction de la Fédération de Russie* »[1263]. Il est palpable que dans cette décision, le Tribunal s'appuie, du moins tacitement, sur le concept d'unité[1264]. Il exige la mainlevée du navire et la mise en liberté de la totalité des membres de bord, quelle que soit leur nationalité. En ce sens, cette ordonnance s'inscrit pleinement dans la continuité la jurisprudence *Saiga II*. Toutefois, l'affaire *Arctic Sunrise* comporte une particularité notable en ce que plusieurs des individus ayant fait l'objet d'une arrestation sont de la

[1260] D. P. O'CONNELL, *The international law of the Sea*, *op. cit*., p. 747
[1261] *Cf. supra*, n°329.
[1262] H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, *op. cit.,* p. 142 : « *Although the provisions cited do not expressly refer to the crew members of detained ships, these are nevertheless covered by such prompt release proceedings since they are part of the vessel as a unit*».
[1263] TIDM, *Affaire de l' « Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie),* para. 95.
[1264] I. MOULIER, « L'affaire de l'Arctic Sunrise devant le Tribunal international du droit de la mer et la Cour permanente d'arbitrage », *op. cit*., p. 276-277.

nationalité de l'État côtier, à savoir la Fédération de Russie. Autrement dit, le Tribunal admet que la protection du pavillon vaut pour toutes les personnes concernées par l'affaire, y compris pour les nationaux de l'État intervenant. C'est donc un apport non négligeable, puisque ni la jurisprudence antérieure, ni les travaux de la Commission du droit international n'avaient envisagé cette possibilité[1265]. Dans cette ordonnance, le concept du navire unité est poussé plus loin. Toute personne impliquée dans l'affaire, quel que soit sa nationalité, est susceptible de bénéficier de la protection de l'État du pavillon, même à lorsque l'État lésant est son État de nationalité.

363. Une extension protectrice des droits des personnes. L'élargissement du concept d'unité du navire a fait l'objet de critiques acerbes de la part de certains juges. Dans son opinion individuelle, le juge Jesus tient à rappeler, à titre liminaire, le bien-fondé de la conception unitaire du navire. Toutefois, il estime « *que ce concept ne devrait pas s'immiscer dans le rapport juridique particulier qui existe entre un État et son territoire* »[1266]. Il regrette qu'« *ordonner à un État de mettre en liberté ses propres citoyens alors que ceux-ci sont poursuivis devant ses tribunaux pour des infractions présumées à ses propres lois élargit peut-être un peu trop le champ d'application du concept de navire considéré comme une unité* »[1267]. Le juge Golitsyn s'avère nettement plus virulent dans son opinion dissidente. Il s'insurge contre la mise en liberté suite au dépôt d'une caution des membres de bord de nationalité russe, ce qu'il considère comme « *absolument incompréhensible* », et il soutient que les droits de l'État côtier n'ont pas été respectés dans cette ordonnance[1268]. Ces critiques sont tout à fait recevables. Il est patent que ce prolongement du concept d'unité du navire a pour conséquence directe d'introduire « *une interférence avec les poursuites menées par les juridictions de l'État côtier à l'égard de ses ressortissants* »[1269]. Ce risque a semble-t-il été évalué par Tribunal, qui a choisi de passer outre comme tend à le prouver l'opinion

[1265] M. T. DRENAN, «Gone overboard : why the Arctic Sunrise Case signal an over-expansion of the ship-as-a-unit concept in the diplomatic protection context», *CWILJ*, vol. 45, n°1, 2015, p. 167 : «*ITLOS' directive creates a rift in the customary understanding of the ship-as-a-unit concept as applied in diplomatic protection scenarios : no international tribunal has ever permitted a flag State to espouse a claim on behalf of a non-national crewmember when that non-national is detained by his or her State of nationality*».

[1266] Opinion individuelle de M. le juge JESUS dans l'affaire de l'« *Arctic Sunrise* », para. 19, p. 270.

[1267] *Ibid.* para. 20, p. 270

[1268] Opinion dissidente de M. le juge GOLITSYN dans l'affaire *« Arctic Sunrise »,*para. 46, p. 289.

[1269] I. MOULIER, « L'affaire de l'Arctic Sunrise devant le Tribunal international du droit de la mer et la Cour permanente d'arbitrage », *op. cit*., p. 277. Voir ég. M. T. DRENAN, «Gone overboard : why the Arctic Sunrise Case signal an over-expansion of the ship-as-a-unit concept in the diplomatic protection context», *op. cit*., p. 167.

individuelle commune des juges Wolfrum et Kelly[1270]. L'extension du concept d'unité du navire a justement pour but de ne pas exclure les ressortissants russes de la protection reconnue à l'État du pavillon et de tendre à ces derniers une planche de salut. Il faut remarquer la formidable habileté dont fait preuve le Tribunal dans cette affaire. Sans faire à aucun moment une référence directe aux droits de l'homme, qui pourtant occupent une place importante dans l'argumentaire du demandeur, il participe tout de même au renforcement de la protection des individus concernés par le litige. En ce sens, l'extension du concept d'unité du navire se manifeste dans cette affaire comme une volonté d'assurer une protection implicite des droits des personnes privées en mer[1271].

B. Une protection étendue des individus impliqués

364. Au fil de sa jurisprudence, le Tribunal a consistué un cadre véritablement protecteur des droits des personnes présentes en mer (1). Toutefois, l'accentuation de la place occupée par les droits fondamentaux dans les litiges portés devant lui révèle certaines de ses limites en la matière (2).

1) L'humanisation du droit de la mer

365. De l'espace vers les individus. L'analyse des précédentes affaires portées devant le Tribunal atteste d'une intégration, par cette juridiction spécialisée, des thématiques relatives aux droits fondamentaux des personnes. Cette prise en compte s'inscrit dans la continuité du mouvement de « *recentrage humaniste du droit international* », jadis identifié par le professeur Dupuy[1272]. Le Tribunal contribue à « *humaniser* » le droit de la mer, dans le sens où il opère un basculement d'un droit focalisé sur les États et sur la répartition des

[1270] Opinion individuelle commune de M. le juge WOLFRUM et MME le juge KELLY, para. 1, p. 256 : « *Nous avons voté pour l'ordonnance de mainlevée de l'immobilisation de l' Arctic Sunrise et de mise en liberté de toutes les personnes qui se trouvaient à son bord et qui ont été placées en détention en rapport avec l'immobilisation de ce navire. A notre avis, il est impératif que l'ordonnance de mise en liberté s'applique à toutes et chacune de ces personnes, quelle que soit leur nationalité* ».

[1271] E. RIETER, «Introductory note to the "Arctic Sunrise" case (Netherlands/russia) (ITLOS) », *ILM*, vol. 53, n°4, 2014, p. 604 : «*Indeed by including the Russians in the order for release, ITLOS clearly accepted that the traditional tool of diplomatic protection could be used for human rights protection. In the context of the law of the sea, as long as the state exercising diplomatic protection is the flag state, there is sufficient reason for it to exercise this right. Once the use of the tool of diplomatic protection can be triggered, the fate of individuals, coupled with the increased prominence of human rights law, no longer allows leaving out some persons from the protective reach of this tool simply because they have the wrong nationality*». Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 165.

[1272] P. M. DUPUY, « L'individu et le droit international (théorie des droits de l'homme et fondements du droit international », *Archives de philosophie du droit*, T. 32, 1987, p. 124.

compétences dans l'espace vers un droit orienté vers les individus présents dans cet espace[1273]. Pour ce faire, il participe à l'édification « *barrières objectives, directement inspirées par les idées d'humanité, de justice et de solidarité (...) dressées contre l'omnipotence de la raison d'État sur le plan interne* »[1274]. Il consacre des droits destinés aux particuliers qui doivent être respectés par les États. Cette évolution est essentielle pour assurer le bon ordre en mer. À mesure que les possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaires s'étendent, la prise en considération par le Tribunal des droits fondamentaux des personnes présentes en mer contrebalance l'extension continue des prérogatives étatiques dans l'espace. Cela est d'autant plus central dans le contexte de la lutte contre les activités illicites en mer. Toute mesure coercitive entreprise par un État à l'encontre d'un navire suspecté de se livrer à un acte répréhensible, toute procédure répressive menée devant les juridictions répressives internes à l'encontre des personnes impliquées, doivent être réalisées dans le respect des droits essentiels de la personne humaine. Le Tribunal prend part, à sa manière, à la promotion du droit international des droits de l'homme et à l'extension de son champ d'application en mer[1275].

366. Dans le silence de la Convention. Cette humanisation du droit de la mer est d'autant plus fondamentale qu'elle intervient alors que la CNUDM n'accorde qu'une place restreinte aux droits des particuliers. Le Tribunal accomplit alors une fonction dite de « *suppléance normative* » pour reprendre l'expression consacrée par la doctrine juridique[1276]. Face au mutisme de la Convention en ce qui concerne les droits des particuliers, le Tribunal compense les manquements conventionnels par l'intégration des droits fondamentaux des droits de l'homme au sein du droit de la mer. Il faut bien relever que, dans l'exercice de cette fonction,

---

[1273] T. MERON, *The humanization of international law*, *op. cit*., «*The humanization of public international law under the impact of human rights has shifted its focus above all from State-centered to individual-centered*». Voir ég. J. A. PASTOR RIDRUEJO, « Le droit international à la veille du vingt et unième siècle : normes, faits et valeurs : Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 274, 1998, p. 298 : « *La valeur humanisation consiste à tenir compte des intérêts de la personne humaine face à l'action souveraine de l'État, ainsi qu'à faire prévaloir ces intérêts, si ceux-ci entrent en conflit avec ladite souveraineté. Bien entendu, les racines profondes de cette valeur ont à la rigueur un caractère éthique. La valeur humanisation est, donc, en étroit rapport avec la valeur moralisation* ».

[1274] P. VISSCHER, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 136, 1972, p. 103.

[1275] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 6.

[1276] N. ROS, « La Cour internationale de Justice comme instrument de la paix par le droit », *Études internationales*, vol. 25, n°2, 1994, p. 284. Voir ég. L. CONDORELLI, « L'autorité de la décision des juridictions internationales permanentes », in SFDI, *La juridiction internationale permanente*, Colloque de Lyon, éd. Pedone, 1987, p. 310. Ég. N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *op. cit*., p. 512. Ég. G. LE FLOCH, « Le Tribunal international du droit de la mer : bilan et perspectives », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 51-54. Ég. M. BEDJAOUI, « L'humanité en quête de paix et de développement (II) », *RCADI*, vol. 325, 2006, p. 463.

le Tribunal ne crée pas de règle nouvelle. Dans son analyse de la fonction de « *suppléance normative* » de la CIJ, le juge Bedjaoui relève que « *la Cour ne crée pas une « source » de droit ; elle agit sur la règle de droit seulement au niveau de son contenu matériel qu'elle précise ; elle approfondit et par là même développe la « norme » juridique, c'est-à-dire la « substance » de la règle juridique* »[1277]. Ce constat est transposable au Tribunal. Il ne fait que donner une lecture plus poussée des dispositions de la CNUDM en vigueur, en les interprétant à l'aune du droit international des droits de l'homme. Il se fonde sur le contenu même de la CNUDM, et donne à ses dispositions une teneur inédite lorsqu'il procède à l'examen des situations factuelles qui lui sont présentées et qui n'ont pas été explorées au moment de l'élaboration de la Convention. Autrement dit, cette fonction assurée par le Tribunal « *permet d'adapter le droit à la société qu'il régit* »[1278]. En définitive, il faut bien constater que le Tribunal ne se contente pas d'assurer un rôle de « « *gardien de la légalité maritime* »[1279] qui lui est traditionnellement reconnu. Par ces allusions répétées aux « *considérations d'humanité* » et de « *garantie d'une procédure régulière* », il se livre en parallèle à une véritable application « *décentralisée* »[1280] des droits de l'homme. Il faut donc convenir que l'accomplissement jurisprudentiel du Tribunal est considérable. Il accorde des égards tout particulier aux personnes prises dans le maelström d'un litige interétatique et contribue, par là même, non seulement à promouvoir les droits de l'homme, mais également à enrichir le droit de la mer dans son entièreté.

2) Le resserrement des litiges autour des questions relatives aux droits fondamentaux

367. L'invocabilité des droits fondamentaux devant le Tribunal. Cet accroissement de la prise en compte par le Tribunal des questions relatives aux droits fondamentaux a entraîné un resserrement des litiges portés devant lui autour de ces questions. Initialement cantonnée aux demandes en prompte mainlevée, la dénonciation de violation des droits des personnes

[1277] M. BEDJAOUI, « L'humanité en quête de paix et de développement (II) », *op. cit*., p. 472. Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 538.
[1278] N. ROS, « La Cour internationale de Justice comme instrument de la paix par le droit », *op. cit*., p. 284
[1279] J. P. QUÉNEUDEC, « À propos de la procédure de prompte mainlevée devant le Tribunal international du droit de la mer », *op. cit*., p. 90.
[1280] V. P. BANTZ, « Views from Hamburg : the Juno Trader case or how to make sense of the coastal state's rights in the light of its duty of prompt release», *op. cit*., p. 426 : « *The Juno Trader case, by crystallizing international fundamental standards of fairness and human rights, shows that specialised tribunals may aptly perform a decentralised application of the international rule of law*».

par un État s'est accrue, en particulier dans les affaires les plus récentes[1281]. Pour alléguer d'une telle violation, les États se fondent principalement sur l'article 293 de la CNUDM qui a servi de base juridique au Tribunal dans l'affaire *Saiga II* pour appuyer la référence aux considérations d'humanité[1282]. Selon cet article, « *une cour ou un tribunal ayant compétence en vertu de la présente section applique les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci* ». Il est opportun de préciser que le Tribunal adopte une lecture plutôt restrictive de cet article. Dans l'affaire *Ara Libertad*, les juges Wolfrum et Cot ont estimé qu'« *un différend relatif à l'interprétation ou à l'application d'une règle de droit international coutumier ne relèvera de la compétence du Tribunal que si cette règle a été transposée dans la Convention* »[1283]. En ce sens, ces « *autres règles du droit international* » ne peuvent être interprétées isolément, elles doivent être interprétées uniquement à l'aune d'autres dispositions de la CNUDM[1284]. Il faut également relever qu'une autre disposition de la Convention est susceptible de servir de base juridique à l'invocation des droits fondamentaux devant le Tribunal, à savoir l'article 300 relatif à la bonne foi et l'abus de droit. Dans l'affaire *Louisa*, une des parties litigantes a invoqué cet article comme fondement juridique pour que le Tribunal se déclare compétent pour connaître de violations des droits des personnes arrêtées[1285]. Toutefois, étant donné que cette demande a été présentée au moment de la procédure orale, et non au moment de la procédure écrite, elle n'a pas été retenue devant le Tribunal. Celui-ci prend néanmoins la peine d'exposer que cet article « *ne saurait être invoqué de façon autonome* »[1286]. Par conséquent, son invocation pour

[1281] Mémoire de Saint-Vincent-et-les-grenadine dans l'affaire du navire « *Louisa* », 10 juin 2011, para. 80-81, p. 25. Mémoire de la République du Panama dans l'affaire du navire « *Virginia G* », 23 janvier 2012, para. 382-383, p. 66. Demande en prescription de mesures conservatoires présentée conformément à l'article 290, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans l'affaire « Arctic Sunrise », 21 octobre 2013 para. 29-30, p. 7. Demande de la République italienne en prescription de mesures conservatoires présentée conformément à l'article 290, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le différend relatif à l'incident de l'« *Enrica Lexie* », 21 juillet 2015, para. 49, p. 17. Mémoire de la République du Panama dans l'affaire du navire « *Norstar* », 11 avril 2017, para. 130-133, p. 33-34.

[1282] TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), para. 155. Voir ég. T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 6. Ég. I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 542. Voir ég. G. K. WALKER, *Definitions for the law of the sea – terms not defined by the 1982 Convention*, *op. cit*., p. 62-69.

[1283] Opinion individuelle commune de MM. les juges WOLFRUM et COT dans l'affaire « *Ara Libertad* », para. 7 p. 365.

[1284] D. GUILFOYLE & C. A. MILES, « Provisional measures and the MV Arctic Sunrise», *op. cit.,* p. 285 : « *Thus, while Article 293(1) might allow the Tribunal to have reference to general international human rights law, that result would have to be shown to be necessary to interpreting or applying UNCLOS itself*».

[1285] TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, para. 129. Voir ég. Y. TANAKA, « A note on the M/V Louisa case », *ODIL*, vol. 45, issue 2, 2014, p. 214. Ég. X. HINRICHS OYARCE, «The international Tribunal for the law of the sea», in D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014 p. 667.

[1286] TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, para. 137.

faire se prévaloir d'une violation des droits fondamentaux semble possible[1287]. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre cet article en lien avec une autre disposition conventionnelle relative aux droits, compétences ou libertés des États dont la mise en œuvre aurait constitué un abus de droit[1288]. Il faut donc retenir que le Tribunal admet différents fondements juridiques pour qu'un État puisse rapporter d'une violation des droits des personnes présentes à bord d'un navire qui arbore son pavillon.

368. L'accentuation de la dimension humaine des litiges. Les affaires les plus récentes soumises au Tribunal témoignent de l'imprégnation des questions relatives aux droits fondamentaux devant cette juridiction. Dans l'affaire *Arctic Sunrise*, la partie à l'initiative de la demande en prescription de mesures conservatoires agrémente son argumentaire de références au Pacte international relatif aux droits civils et politiques, et notamment au droit à la liberté et à la sécurité[1289]. L'objectif de cette évocation pour le demandeur est d'amener le Tribunal à apprécier, à l'aune de ce texte de droit international des droits de l'homme, la proportionnalité des mesures coercitives qui ont été prises en vertu de la CNUDM à l'encontre des membres de bord. Cette référence a également été reprise dans les mémoires des parties aux deux dernières affaires qui ont été soumises au Tribunal[1290]. Cet accroissement de la place des problématiques liées aux droits de l'homme est encore plus apparente dans l'incident de *l'Enrica Lexie*. La demande en prescription de mesures conservatoires se concentre exclusivement sur la privation de liberté de deux marins emprisonnés après avoir ouvert le feu et tué des pêcheurs qu'ils suspectaient d'être des pirates[1291]. Dans ce litige, les deux parties font référence, plus ou moins directement, aux droits fondamentaux pour

[1287] Demande en prescription de mesures conservatoires présentée conformément à l'article 290, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans l'affaire « Arctic Sunrise », 21 octobre 2013 para. 19, p. 4. Voir ég. S. TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », *op. cit*., p. 343 : « *Ainsi, le TIDM n'a semble-t-il pas d'objection de principe au recours à l'article 300 pour faire référence au droit international des droits de l'homme – à condition d'établir un lien direct avec le contenu de la CNUDM – même si en l'espèce il ne donne pas suite au raisonnement avancé* ».

[1288] Opinion dissidente de M. le vice-président BOUGUETAIA dans l'incident « *Enrica Lexie* », para. 3-39, p. 131-137. Voir ég. dans la même affaire Opinion individuelle de M. le juge JESUS, para. 3 – 61, p. 138- 153 Ég. Opinion dissidente de M. le juge LUCKY, para. 23-30, p. 156-162. Déclaration de M. le juge KATEKA, para. 9-16, p. 124-129.

[1289] S. TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », *op. cit*., p. 344. Voir ég. C. A. MILES, *Provisional measures before international courts and tribunals, op. cit.,* p. 312*.* Ég. R. CADDELL, « Platforms, protestors and provisional measures : the Arctic Sunrise dispute and environmental activism at sea», *op. cit*., p. 374.

[1290] Demande de la République italienne en prescription de mesures conservatoires présentée conformément à l'article 290, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le différend relatif à l'incident de l'« *Enrica Lexie* », 21 juillet 2015, para. 49, p. 17. Réplique de la République du Panama dans l'affaire du navire « *Norstar* », 28 février 2018, para. 397-398, p. 64.

[1291] TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* para. 29

défendre leur position[1292]. Tandis que l'une des parties mentionne les « *considérations d'humanité* » et fait état d'une « *violation des droits fondamentaux* »[1293] des personnes détenues, l'autre lui rétorque que ces mêmes considérations doivent être évaluées en proportion des torts causés aux victimes[1294]. Face à cette situation d'espèce, le Tribunal opte pour un jugement salomonien. Il tient d'abord à rappeler son *dictum* de l'affaire *Saiga II* relatif aux considérations d'humanité[1295]. Il signale qu'il prend en considération l'affliction des personnes impliquées dans le litige[1296], et demande aux litigants de suspendre les procédures judiciaires initiées devant leurs juridictions nationales respectives le temps qu'un tribunal arbitral ne soit constitué[1297]. Le Tribunal accorde donc une attention formelle aux moyens soulevés par les litigants. Néanmoins, il faut tout de même constater que la référence qui est faite aux « *considérations d'humanité* » dans la présente ordonnance apparaît quelque peu artificielle. Elle ne semble pas, contrairement à son évocation dans les décisions sus-évoquées[1298], désigner les droits des individus concernés par le litige. Elle se présente plutôt comme un rappel général destiné aux États, et sonne par conséquent quelque peu creux. Il faut donc concéder que cette ordonnance met en lumière les limites auxquelles se confronte le Tribunal lorsque le cœur du contentieux se focalise sur les droits des personnes physiques impliquées[1299]. Il semble quelque peu neutralisé par cette double évocation émanant des litigants. Comme le précise Irini Papanicolopulu, les considérations d'humanité « *ne constituent pas la panacée, et ne peuvent par elles-mêmes apporter une solution aux affaires*

[1292] A. GESLIN, « L'ordonnance du TIDM en prescription de mesures conservatoires dans l'affaire de l'incident de l'Enrica Lexie (Italie c. Inde), ou de l'art délicat de naviguer entre deux eaux », *op. cit*., p. 741-742. Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, « Considerations of humanity in the Enrica Lexie Case », *Questions of International Law*, 2015, p. 33-34.

[1293] Demande de la République italienne en prescription de mesures conservatoires présentée conformément à l'article 290, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le différend relatif à l'incident de l'« *Enrica Lexie* », 21 juillet 2015, para. 48-49, p. 16-17.

[1294] Observations écrites de la République de l'Inde dans l'affaire « Enrica Lexie », 6 août 2015, para. 1. 15, p. 5 : « *Qui plus est, il convient de mettre en balance les considérations humanitaires concernant des personnes accusées d'un crime très grave et leur bien - être avec ceux des victimes de ce crime. Il est généralement admis qu'en cas de litige, ce sont ces dernières qu'il faut privilégier. Il est surprenant que l'Italie tienne si peu compte des intérêts et des souffrances des victimes et adopte une attitude discriminatoire. Les désagréments subis par M. Latorre et M. Girone sont peu de chose au regard du meurtre de deux pêcheurs innocents et de la douleur et des souffrances infligées à leur famille* ».

[1295] TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde),* para. 133.

[1296] *Ibid.* para. 135 et 136.

[1297] *Ibid.* para. 141.

[1298] *Cf. supra,* n°351-356.

[1299] Ces limites sont soulignées par le juge BOUGUETAIA dans son opinion dissidente, para. 38, p. 238 : « *Bien que l'incident de l'Enrica Lexie se soit produit en mer, bien qu'il ait mis en rapport deux navires, bien que le Tribunal se soit ingénié à trouver des solutions juridiques dans le droit humanitaire, les droits de l'Homme ou dans le droit international général, il n'en demeure pas moins un incident qui met en opposition deux prétentions concurrentes de compétences au sujet d'un crime et qui n'aucun lien avec les dispositions de la Convention du droit de la mer qui ne couvre hélas pas ce genre de situation* ».

qui impliquent des individus »[1300]. Cette dernière réflexion confirme que le Tribunal, même s'il œuvre en faveur d'une protection accrue des droits des individus présents en mer, n'est pas à même de traiter de l'ensemble des violations aux droits fondamentaux qui sont commis sur cet espace.

---

369. Conclusion du Chapitre. Si les personnes privées ne bénéficient d'aucun moyen pour saisir directement le TIDM, elles font néanmoins l'objet d'une attention toute particulière de sa part. La jurisprudence de cette juridiction se présente en effet comme des plus bienveillantes à leur égard. La conception pour le moins extensive de la notion d'arrestation dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée témoigne d'une prise en compte par le Tribunal des intérêts des individus en mer. Il en va de même de l'extension du concept d'unité du navire. Le Tribunal s'inscrit dans une démarche protectrice vis-à-vis des individus impliqués dans un litige interétatique. Surtout, il est venu consacrer un ensemble de garanties à destination des personnes privées, substantielles et procédurales, que les États sont tenus de respecter. De cette manière, il vient rappeler que l'action menée contre les activités illicites n'est pas inconditionnelle. Elle doit, au contraire, être animée par le respect du droit international des droits de l'homme. L'accomplissement du Tribunal est donc des plus remarquables. Il faut cependant admettre que cette juridiction spécialisée n'est pas la plus adaptée pour traiter des questions relatives aux droits fondamentaux.

[1300] I. PAPANICOLOPULU, « Considerations of humanity in the Enrica Lexie Case », *op. cit*., p. 36 : « *This double invocation shows that considerations of humanity, which have played an important role in adapting the law of the sea to the values attached to human rights, are not a panacea and cannot by themselves provide the solution to all cases involving individuals*». Traduction personnelle.

Chapitre 2 – L'orientation vers la mer des juridictions de protection des droits de l'homme

370. Aucune des conventions dédiées à la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales ne s'en rapporte expressément à l'espace maritime. Qu'il s'agisse des instruments à vocation universelle comme le Pacte international relatif aux droits civils et politiques (ci-après PIDCP) adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1966, des textes d'application plus restreinte à l'instar de la Convention européenne des droits de l'Homme (ci-après Convention EDH), la Convention américaine relative aux droits de l'homme (ci-après Convention ADH) ou encore la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, nulle mention n'est faite à cet espace si particulier qu'est la mer. Cette omission ne signifie pas pour autant que ces différents instruments conventionnels ne sont pas susceptibles de s'appliquer aux personnes qui se livrent à une activité, licite ou illicite, sur l'espace maritime. Dans le silence des textes, il revient aux juges des Cours en charge des droits fondamentaux d'en expliciter les conditions d'application en mer (**Section 1**). Ces juridictions, principalement la Cour européenne des droits de l'homme et la Cour interaméricaine des droits de l'homme, ont progressivement consacré un ensemble de garanties bénéficiant aux individus, qui doivent être respectées par les États au cours des opérations menées en mer (**Section 2**).

Section 1 – L'application des droits fondamentaux dans l'espace maritime

371. Contrairement au TIDM pour lequel il revient de manière naturelle de trancher les litiges qui ont lieu sur l'espace maritime, la mer ne constitue en rien le milieu naturel dans lequel les juges des juridictions en charge des droits fondamentaux ont l'habitude de s'exprimer. Par ailleurs, les différents instruments conventionnels dédiés aux droits de l'homme s'avèrent pour le moins laconiques au sujet de l'espace dans lequel sont censés s'appliquer l'ensemble des droits et libertés consacrés. Ils se contentent de signaler que les États parties s'engagent à respecter les droits des individus qui se trouvent sur leur territoire

ou qui relèvent de leur « *jurisdiction* » en anglais[1301], la version française préfère osciller entre le terme « *compétence* » dans le PIDCP, et « *juridiction* » au sens de la Convention EDH. C'est donc sur l'interprétation du terme de « *juridiction* » que repose l'applicabilité des droits fondamentaux en mer. La Cour EDH adopte une conception principalement territoriale de cette notion. L'application extraterritoriale est exceptionnellement admise, notamment lorsqu'un État dispose d'un titre de compétence reconnu par le droit international (**Paragraphe 1**). Cette conception de la juridiction a progressivement évolué, et s'apprécie en rapport à un critère contrôle exercé sur des individus, plus approprié pour saisir l'ensemble des actes illicites susceptibles de se dérouler en mer (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Le rattachement de la juridiction à la compétence des États

372. Dans la décision rendue dans l'affaire *Banković*[1302], la Cour EDH considère que la « *juridiction* » au sens de la Convention doit s'apprécier comme « *essentiellement territoriale* » (A). L'application extraterritoriale des droits et libertés conventionnellement garantis apparaît comme exceptionnelle, et fondée par une règle de droit international (B).

A. L'enracinement territorial de la juridiction

373. La conception territoriale de la juridiction qui a été faite par la Cour doit non seulement s'apprécier à l'égard des actes commis sur le territoire terrestre d'un État partie à la Convention (1), mais aussi sur son territoire maritime (2).

1) Une conception principalement territoriale de la juridiction

374. **Des liens étroits avec le territoire des États parties**. L'article 1 de la Convention EDH indique que « *les Hautes Parties contractantes reconnaissent à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis au titre I de la présente Convention* ». Cette disposition a fait l'objet de discussions avancées entre les rédacteurs du texte. Dans sa première version, la formulation « *toutes les personnes résidant sur leur territoire* » avait été proposée. Cette conception restreinte se rattache à une vision presque exclusivement territoriale qui, cumulée au critère abstrait de résidence, aurait eu pour conséquence de réduire

[1301] Article 2 du PIDCP : « *Les États parties au présent Pacte s'engagent à respecter et à garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et relevant de leur compétence les droits reconnus dans le présent Pacte* ». Voir ég. Article 1 de la Convention EDH et article 1 de la Convention ADH.
[1302] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, 19 décembre 2001, req. n°52207/99.

considérablement le champ d'application de la Convention[1303]. Puis, dans une seconde proposition, le terme « *residing* » s'est vu substitué par celui de « *living* ». L'énoncé retenu définitivement, « *relevant de leur juridiction* », semble se détacher quelque peu de ce rattachement à la présence sur le territoire terrestre d'un État partie. Dans tous les cas, il est manifeste que l'interprétation du terme de « *juridiction* » revêt une importance capitale, puisqu'elle détermine l'applicabilité des dispositions de la Convention EDH[1304]. Très tôt, la Commission européenne des droits de l'homme a indiqué qu'« *en devenant Partie à la Convention, un État reconnaît donc les droits et libertés définis au Titre I à toute personne relevant de sa juridiction, quel que soient sa nationalité ou son état, qu'en résumé, il reconnaît ces droits et liberté non seulement à ses propres nationaux et à ceux des autres États Contractants, mais aussi aux ressortissants des États non parties à la Convention et aux apatrides* »[1305]. Ce qui est souligné ici, c'est qu'une fois que des individus sont soumis à la juridiction d'un État partie, leur nationalité importe peu. Ils bénéficient des droits et libertés garanties par la Convention EDH, même s'ils sont ressortissants d'un État qui n'est pas partie à ce texte. Par la suite, la Cour a établi dans l'affaire *Drozd et Janouzek* que « *le terme " juridiction" ne se limite pas au territoire national des Hautes Parties contractantes* »[1306]. Ce détachement d'une conception territoriale est confirmé par l'arrêt *Loizidou* qui reprend cette position et ajoute qu'une Partie est susceptible de voir sa responsabilité engagée à la suite d'une action exercée en dehors de son territoire national[1307]. Cette conception est également portée la Commission IADH, qui fait directement écho à la jurisprudence

[1303] Collected edition of the 'Travaux préparatoires' of the European Convention on human rights, part II, 8 september 1949, p. 276. Voir ég. R. LAWSON, «Life after Banković : on the extraterritorial application of the European Convention on human rights», in F. COOMANS & M. T. KAMMINGA, *Extraterritorial application of human rights treaties*, Colloque de Maastricht, 2003, éd. Intersentia, 2004, p. 88. Ég. K. DA COSTA, *The extraterritorial application of selected human rights treaties*, Thèse, Université de Genève, 2011, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2012, p. 94. Ég. M. TSIRLI, «Terre, air, mer : Jusqu'où s'étend la juridiction des États dans le système de la Convention? Quelques réflexions sur la compétence territoriale de la Cour», in D. SPIELMANN, M. MARIALENA & P. VOYATZIS, *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant, Mélange en l'honneur de Christos L. Rozakis*, éd. Bruylant, 2011, p. 671.

[1304] M. DEN HEIJER, *Europe and extraterritorial asylum*, Thèse, Leiden University, 2011, éd. Bloomsbury publishing, 2012, p. 26 : « *While, under general international law the concept of jurisdiction serves to allocate state competences, in human rights law the term is used to define, as closely as possible, the pool of persons in relations to which a state ought to secure human rights*».

[1305] Com. EDH, *Autriche c. Italie*, 11 janvier 1961, req. n°788/60, p. 18-19. Voir ég. U. KRIEBAUM, « Nationality and the protection of property under the European Convention on human rights », in I. BUFFARD & G. HAFNER, *International law between universalism and fragmentation : Festchrift in honour of Gerhard Hafner*, éd. Brill, 2008, p. 649.

[1306] Cour EDH, *Drozd & Janousek c. France & Espagne*, 26 juin 1992, req. n°12747/87, para. 91.

[1307] Cour EDH [GC], *Loizidou c. Turquie*, 23 mars 1995, req. n°15318/89, para. 62.

européenne dans l'affaire *Saldaño*[1308]. Par ailleurs, la Cour Internationale de justice a pareillement estimé dans l'affaire *conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé* que le PIDCP s'applique aux actes d'un État agissant en dehors de son propre territoire[1309]. Ainsi, la « *juridiction* » au sens porté par ces textes est intimement liée au territoire des États, mais ne s'y limite pas entièrement.

375. Une conception essentiellement territoriale. La décision rendue dans l'affaire *Banković* semble s'inscrire à rebours des développements jurisprudentiels antérieurs. Dans son analyse, la Cour assimile grandement la « *juridiction* » à celle de compétence au sens du droit international public[1310]. Elle considère que « *l'article 1 de la Convention doit passer pour refléter cette conception ordinaire et essentiellement territoriale de la juridiction des États, les autres titres de juridiction étant exceptionnels et nécessitant chaque fois une justification spéciale en fonction des circonstances de l'espèce* »[1311]. Autrement dit, l'application territoriale des dispositions de la Convention constitue la norme, l'application extraterritoriale fait office d'exception. La Cour pousse plus loin encore son raisonnement et indique que la Convention « *n'a donc pas pour vocation à s'appliquer partout dans le monde, même à l'égard du comportement des États contractants* »[1312]. Elle vient donc par cette décision apporter une limite tangible à l'application extraterritoriale des droits et libertés garantis conventionnellement. La doctrine a âprement critiqué la position de la Cour dans cette affaire. Elle lui reproche d'adopter une lecture restrictive de l'article 1, et par conséquent, de réduire considérablement le champ d'application de la Convention EDH[1313].Ce resserrement du sens donné à la « *juridiction* » peut trouver une explication du

[1308] Com. IADH, *Victor Saldaño c. Argentine*, 11 mars 1999, affaire n°10/951, rapport n°38/99, para. 19 : « *This understanding of jurisdiction--and therefore responsibility for compliance with international obligations--as a notion linked to authority and effective control, and not merely to territorial boundaries, has been confirmed and elaborated on in other cases decided by the European Commission and Court* ». Voir ég. C. M. CERNA, « Extraterritorial application of the human rights instruments of the inter-american system », in F. COOMANS & M. T. KAMMINGA, Colloque de Maastricht, 2003, *Extraterritorial application of human rights treaties*, éd. Intersentia, 2004, p. 144-145.

[1309] CIJ, avis consultatif du 9 juillet 2004, *Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé*, Rec. 2004, p. 178-179, para. 107-112.

[1310] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 59. Voir ég. C. RYNGAERT, *Jurisdiction in international law*, éd. OUP, 2015, p. 23 : « *In this case, the ECtHR controversially attempted to derive the meaning of the Convention's concept of jurisdiction as set out in Article 1 ECHR from general international law* ». Ég. G. GRISEL, *Application extraterritoriale du droit international des droits de l'homme*, Thèse, Université de Lausanne, 2009, Coédition Bruylant, LGDJ, Helbing Lichtenhahn, 2010, p. 137.

[1311] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 61-63. Voir ég. Cour EDH, *Soering c. Royaume-Uni*, 7 juillet 1989, req. n°14038/88, para. 86.

[1312] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 80.

[1313] M. MILANOVIC, *Extraterritorial application of human rights treaties : law, principles and policy*, Thèse, Cambirdge University, 2010, éd. OUP, 2013, p. 22. Voir ég. M. MILANOVIC, «From compromise to principle :

fait que, dans la présente affaire, « *la Cour redoutait qu'une interprétation généreuse de l'article 1er de la Convention n'attirât vers son for libéralement ouvert la multitude des doléances auxquelles l'ordre international n'offre sinon aucun exutoire juridictionnel* »[1314]. Cette crainte est d'autant plus légitime que cette décision a été rendue dans un contexte international pesant, quelques mois après les attentats du 11 septembre 2001. Certains auteurs expliquent alors que la position de la Cour s'entend dans le sens où elle ne souhaitait guère se voir impliquée dans des litiges politiques internationaux[1315]. Ainsi, le sens primaire, basique, qui est à donner à la « *juridiction* » au sens de l'article 1, est intimement lié au territoire des États parties[1316]. Cette prévalence de la conception territoriale est d'ailleurs confortée dans l'affaire *Assanidzé*, dans laquelle la Grande chambre établit que lorsque des actes litigieux ont été commis sur le territoire d'un État, sa juridiction est présumée[1317].

2) Une conception territoriale rattachable aux espaces maritimes

376. Dans les espaces rattachés à la souveraineté côtière. Comme le remarque très justement le professeur Karagiannis « *on oublie trop souvent que le territoire d'un État ne se limite pas à sa seule composante terrestre* »[1318]. C'est aussi le cas des espaces maritimes, et plus particulièrement ceux sur lesquels l'État côtier bénéficie de prérogatives souveraines. C'est donc sans difficulté que la Commission européenne des droits de l'homme a pris l'initiative d'appliquer les dispositions de la Convention au sein des ports. C'est ce qui ressort de l'analyse menée par la Commission EDH dans l'affaire *Consorts D. c. France*[1319] qui fait suite au décès d'une personne après le naufrage d'un navire de plaisance amarré à quai[1320]. À

---

clarifying the concept of State jurisdiction in human rights treaties», *HRLR*, 2008, vol. 8, n°3, p. 414. Ég. A. OREKASHVILI, «Restrictive interpretation of human rights treaties in the recent jurisprudence of the European Court of human rights», *EJIL*, 2003, vol. 14, p. 529. Ég. M. GONDEK, «Extraterritorial application of the European Convention on human rights : territorial focus in the age of Globalization?», *NILR*, vol. 52(3), 2005, p. 344. Ég. G. GRISEL, *Application extraterritoriale du droit international des droits de l'homme, op. cit., p. 137.*

[1314] E. LAGRANGE, « L'application de la Convention de Rome à des actes accomplis par les États parties en dehors du territoire national », *RGDIP*, vol. 112, n°3, 2008, p. 531.

[1315] R. LAWSON, «Life after Banković : on the extraterritorial application of the European Convention on human rights», *op. cit*., p. 116. Voir ég. G. COHEN-JONATHAN, « La territorialisation de la juridiction de la Cour européenne des droits de l'homme (à propos de l'affaire Banković) », *RTDH*, n°52, 2002, p. 1083.

[1316] G. COHEN-JONATHAN, « La territorialisation de la juridiction de la Cour européenne des droits de l'homme (à propos de l'affaire Banković) », *op. cit*. p. 1089. Voir ég. M. GONDEK, «Extraterritorial application of the European Convention on human rights : territorial focus in the age of Globalization?», *op. cit*., p. 344.

[1317] Cour EDH [GC], *Assanidzé c. Géorgie,* 8 avril 2004, req. n°71503/01, para. 137-139.

[1318] S. KARAGIANNIS, « Le territoire d'application de la Convention européenne des droits de l'homme. Vaetera et nova », *RTDH*, n°61, 2005, p. 48.

[1319] Com. EDH, *Consorts D. C. France*, 17 mai 1995, req. n° 21166/93.

[1320] P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 578. Voir ég. P. CHAUMETTE, « L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour européenne des droits de l'Homme : l'Olga J » in O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Derecho del hombre y trabajo marítimo – Los marinos abandonados, el*

la lumière de cette décision, il est possible de considérer que lorsque des autorités étatiques procèdent à des contrôles ou entreprennent des mesures de contrainte dans les ports à l'encontre de l'équipage d'un navire suspecté de s'être livré à une menace à la sûreté maritime, elles restent tenues par le respect des droits fondamentaux. Sans plus de contrariété, les droits et libertés reconnus par la Convention EDH ont été reconnus applicables au sein des eaux territoriales. C'est le cas dans l'affaire *Antonsen c. Norvège* dans un litige qui à trait aux réglementations côtière dans le domaine de la pêche, mais également dans l'affaire *Pressos Compania Naviera SA* qui a pour toile de fond un abordage entre deux navires dans le cadre d'un service de pilotage[1321]. Dans ces différentes affaires, il est opportun de relever qu'au cours de l'examen des requêtes individuelles portées devant la Commission EDH, la question de l'applicabilité des droits fondamentaux dans les eaux territoriales n'est jamais abordée de manière frontale. Elle est à chaque fois reconnue implicitement. En toute hypothèse, la reconnaissance de la « *juridiction* » d'un État au sens de l'article 1 semble aller de soi dans les espaces maritimes qui sont rattachés au territoire d'un État partie[1322]. Au vu de ce qui précède, il ne fait guère de doute que lorsqu'un État entreprend dans les eaux territoriales des mesures à l'encontre des personnes qui se sont livrées à une activité prohibée, il doit de respecter les droits et libertés garanties par la Convention.

377. L'accès à la mer territoriale. L'affaire *Women on Waves c. Portugal*[1323] apporte un nouvel éclairage sur l'interprétation qui est faite par la Cour EDH de la « *juridiction* » au sens de l'article 1 de la Convention EDH, et de son articulation avec la CNUDM. Dans cette espèce, une association qui milite en faveur de la dépénalisation de l'interruption volontaire de grossesse affrète un navire dans l'optique de se rendre dans un port portugais afin d'y tenir des réunions d'information. Alors que l'embarcation tente de rejoindre la mer territoriale, cet accès leur est refusé par arrêté ministériel, et un navire de guerre vient prendre position à ses côtés pour restreindre l'accès à cette zone. Dès lors, l'analyse des données factuelles de cette affaire fait ressortir deux éléments essentiels. D'une part, il est clairement établi que le navire ne se situe pas dans la mer territoriale du Portugal, il semble plutôt qu'il soit situé dans la

---

bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar, Séminaire de Bilbao, 2008, éd. Gobierno Vasco, 2009, p. 59-60

[1321] Com. EDH, *Antonsen c. Norvège*, 15 Janvier 1997, req. n° 20960/92. Voir ég. Com. EDH, *Pressos Compania Naviera SA C. Belgique*, 20 novembre 1995, req. n°17849/91. Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 578. Ég. K. NERI, «The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea», *op. cit*., p. 156.

[1322] P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 578

[1323] Cour EDH, *Women on waves et autres c. Portugal*, 3 février 2009, req. n°31276/05.

zone contiguë de cet État[1324]. De l'autre, il n'y a aucun contact direct entre les deux embarcations, le navire de guerre bloque le passage du navire militant, mais aucune autorité étatique n'est présente à bord de celui-ci[1325]. La Cour ne se penche pas directement sur la question de la juridiction dans la présente affaire. Elle semble néanmoins retenir que c'est l'interdiction d'entrée, matérialisée dans les faits par l'arrêté ministériel et la présence du navire de guerre, qui paraît fonder l'application des dispositions de la Convention EDH[1326]. Il semble donc qu'une obstruction de l'exercice des droits de navigation puisse alors être suffisante pour placer les individus concernés sous la juridiction d'un État. Par la suite, la Cour s'interroge sur la validité de cette interdiction d'accès, notamment au regard de l'article 10 de la Convention qui protège la liberté d'expression. L'État portugais soutient que son action est fondée sur les articles 19 et 25 de la CNUDM, lesquels constituent selon lui une base juridique opportune pour interdire l'entrée du navire dans ses eaux territoriales. La Cour apprécie cet argumentaire en deux temps. Elle concède qu'en vertu des dispositions précitées de la CNUDM, les mesures prises par le défendeur sont « *prévues par la loi* »[1327]. Elle conclut cependant que cette interdiction ne répond pas « *à un besoin social impérieux* », et que cette mesure restrictive n'est pas « *nécessaire dans une société démocratique* »[1328]. Alors que l'analyse qui est faite par les juges du droit à la liberté d'expression est tout à fait intéressante, celle des règles internationales qui régissent l'espace maritime est nettement moins convaincante. En effet, les juges semblent enclins à admettre la possibilité de pénétrer au sein de la mer territoriale d'un État pour y mener des activités de militantisme sans que l'entité riveraine puisse s'y opposer. Cette position s'avère critiquable, notamment en ce qu'elle n'accorde pas suffisamment d'égards à l'article 19 de la CNUDM qui fait perdre son caractère

[1324] *Ibid.* para. 8 et 39. Voir ég. M. DUTTWILER, « Authority, control and jurisdiction in the extraterritorial application of the European Convention on human rights», *NQHR*, vol. 30/2, 2012, p. 147. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», in M. FITZMAURICE & P. MERKOURIS, *The interpretation and application of the European Convention of human rights – legal and practical implications*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2012, p. 142.

[1325] M. FINK, *Maritime interception and the law of naval operations*, *op. cit*., p. 202.

[1326] Cour EDH, *Women on waves et autres c. Portugal*, para. 22-23. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», *op. cit*., p. 125 : «*In women in waves v. Portugal, the Court regarded the Convention applicable simply on the basis that the Portuguese warship intercepted Borndiep, seemingly without even boarding*».

[1327] *Ibid.* para. 32 et 33.

[1328] *Ibid.* para. 36-44. Voir ég. A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 466.

inoffensif aux activités réalisées sans rapport direct avec le passage[1329]. Si ce type de raisonnement est tout à fait admissible dans l'affaire *Arctic Sunrise*, dans laquelle la protestation en zone économique exclusive a été considérée comme une utilisation internationalement licite de la mer en lien avec la liberté de navigation[1330], les eaux territoriales restent soumises à l'emprise souveraine de l'État côtier. Au surplus, il est regrettable que la Cour ne procède pas à une analyse de la pertinence de la base juridique invoquée par le défendeur. Les articles 19 et 25 n'auraient pas dû s'appliquer à la situation d'espèce, puisque les navires en question se situaient en dehors de la mer territoriale. C'est ce qui est relevé par Efthymios Papastavridis, qui considère que la Cour aurait dû, en vertu de la maxime « *jura novit curia* », apprécier la légalité de l'action des autorités portugaises sur la base de l'article 33 de la CNUDM[1331]. La solution retenue semble donc cette fois-ci s'écarter des prescriptions du droit de la mer. Il reste que dans cet arrêt, la Cour semble admettre la « *juridiction* » d'un État au-delà de la mer territoriale, même si la justification apportée s'avère assez nébuleuse.

B. Des exceptions à la conception territoriale de la juridiction

378. La décision rendue dans l'affaire *Banković*, bien que se rattachant à une conception essentiellement territoriale de la notion de juridiction, n'exclut pas pour autant toute application extraterritoriale de la Convention. Il est alors nécessaire d'évaluer l'applicabilité de ce texte dans les espaces sur lesquels l'État côtier dispose de « *droits souverains* » (1), ainsi que pour les actes réalisés à bord d'un navire immatriculé dans un État en cause (2).

[1329] G. COHEN-JONATHAN & J. F. FLAUSS, « La Cour européenne des droits de l'homme et le droit international », *AFDI*, vol. 55, 2009, p 780 : « *En tout état de cause, la Cour européenne ne se préoccupe guère de prendre en considération, dans le cas d'espèce, les règles de droit international pertinentes, c'est-à-dire en particulier l'article 19 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui prévoit que toute activité sans rapport direct avec le droit de passage innocent dans la mer territoriale fait perdre à celui-ci son caractère innocent. En refusant de prêter toute attention au droit international de la mer, la Cour européenne confirme, si besoin était, que la déférence de principe qu'elle affiche à l'égard du droit international général est sélective* **»**. Voir ég. T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 11.

[1330] *Cf. supra*, n°46. Voir ég. CPA, *Affaire de l'Arctic Sunrise (Pays-Bas c. Russie),* n°2014-02, 14 août 2015, para. 227-228, p. 53.

[1331] E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters? », *op. cit*., p. 142-143 : «*The fact, however, remains that the Court got it wrong here; on the basis of jura novit curia principle, the Court should have 'known' the law and should gave assessed the legality of the interdiction of Borndiep not in terms of article 25, but in terms of article 33 of LOSC* ».

1) Les droits souverains de l'Etat côtier

379. Les actes menés sur le plateau continental. L'État côtier est souverain sur le pan de mer qui s'étend jusqu'à la limite extérieure de sa mer territoriale. Au-delà, il dispose simplement de « *droits souverains* » dans sa zone économique exclusive, ainsi que sur son plateau continental[1332]. L'influence côtière est donc nettement limitée dans ces espaces. Alors que la décision rendue dans l'affaire *Banković* entrevoit différentes situations dans lesquelles les actes menés par les États parties en dehors de leur territoire sont susceptibles d'être analysés comme relevant de leur juridiction au sens de l'article 1, il n'est pas fait mention des « *droits souverains* » des États riverains. La Commission européenne des droits de l'homme et la Cour ont néanmoins considéré que l'exercice de ces droits recouvre la juridiction d'un État au sens de l'article 1 de la Convention EDH. C'est ce qui est relevé dans l'affaire *Bendréus c. Suède*[1333], qui naît après le naufrage du navire *M/S Estonia*[1334]. À la suite de cet évènement dramatique, le gouvernement suédois décide de laisser l'épave reposer sur le plateau continental finlandais et de ne pas récupérer les corps de ses nombreux ressortissants qui ont péri pendant cette catastrophe. Elle prend également le parti de recouvrir d'une chape de béton le navire naufragé dans le but d'en faire une nécropole sous-marine. Face à cette situation complexe, la Commission opère un raisonnement subtil pour déterminer si les doléances portées par les familles des défunts relèvent bien de la juridiction de la Suède. Elle considère en effet que cet État a revendiqué sa compétence sur l'épave, notamment en vertu d'un accord trilatéral passé avec l'Estonie et la Finlande, et qu'ainsi, il est susceptible de voir sa responsabilité engagée au titre de l'article 1 de la Convention EDH[1335]. Les actes entrepris par un État partie sur le plateau continental n'échappent donc pas à l'application des droits fondamentaux. Cette position s'est vue confortée dans une autre affaire qui à trait aux travailleurs présents à bord des plates-formes offshore[1336]. Sans faire expressément mention de l'article 1, la Cour valide à nouveau implicitement l'application de la Convention sur ces

[1332] *Cf. supra*, n°31. Voir ég. Articles 73 et 77 de la CNUDM.
[1333] Com. EDH, *Brendréus c. Suède*, 8 septembre 1997, req. n° 31653/96.
[1334] M. JACOBSSON, «Sweden and the law of the Sea», in T. TREVES & L. PINESCHI, *The law of the sea : The European Union and its member States*, Colloque de Rome, 1995, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 519.
[1335] Com. EDH, *Brendréus c. Suède*, 8 septembre 1997, req. n° 31653/96 : «*The Commission first notes that the implementation of the decisions complained of started in 1996, at a time when the Swedish State claimed to have jurisdiction over the place of the wreck of M/S Estonia. It thus finds that the applicants' complaints may be considered under Article 1 (Art. 1) of the Convention»*. Voir ég. S. KARAGIANNIS, « Le territoire d'application de la Convention européenne des droits de l'homme. Vaetera et nova », *op. cit*., p. 101. Ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 579.
[1336] Cour EDH, *Federation of Offshore Workers Trade Unions et autres c. Norvège*, 27 juin 2002, req. n°38190/97.

installations[1337]. Cette position est tout à fait conforme aux indications de la CNUDM, son article 60 § 2 reconnaît en effet une « *juridiction exclusive* » à l'État côtier sur ce type d'infrastructure[1338]. Suivant le raisonnement mené dans cette affaire, il faut admettre que les actes entrepris par un État contre une personne qui s'est livrée à une activité prohibée sur ou contre une plate-forme offshore située sur son plateau continental doivent en conséquence rester animés par le respect des droits et libertés garantis par la Convention EDH.

380. Les actes entrepris en zone économique exclusive. Les droits souverains de l'État côtier dans sa zone économique exclusive sont essentiellement dédiés à la protection et la conservation des ressources marines. Dans l'affaire *Geert Drieman c. Norvège*[1339], la Cour s'est livrée à une analyse de la juridiction au sens de l'article 1 dans l'exercice de ces droits, nonobstant le fait que la requête ait été considérée comme irrecevable. Dans cette espèce, deux navires de l'ONG Greenpeace tentent d'entraver les actions d'un navire se livrant à la pêche à la baleine. Sans monter directement à bord, ils s'évertuent à le gêner dans le déroulement de son activité, et le contraignent à plusieurs reprises à changer de cap[1340]. Les autorités norvégiennes sont alors intervenues pour mettre fin à cette action et ont arrêté certains manifestants qui se sont vus infliger une amende. Saisie d'une violation des articles 10 et 11 de la Convention EDH, la Cour reconnaît sans hésitation que les sanctions prises à l'encontre des manifestants relèvent de la juridiction de l'État côtier[1341]. Toutefois, elle ne prend pas la peine d'apprécier si de telles mesures étaient valables par rapport aux prescriptions de la CNUDM. Le raisonnement opéré par la Cour montre pourtant qu'elle semble disposée à admettre la validité des actions prises par l'État côtier. Elle se livre à une analyse téléologique des méthodes employées par les militants, et remarque que la finalité de cette manifestation est bien de faire stopper l'activité de pêche à la baleine. Elle conclut donc que ces méthodes employées sont assimilables à « *une forme de coercition* » exercée contre

[1337] K. NERI, «The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea», *op. cit*., p. 157. Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 581.
[1338] *Cf. supra*, n°34.
[1339] Cour EDH, *Geert Drieman et autres c. Norvège*, 4 mai 2000, req. n°33678.
[1340] K. NERI, «The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea», *op. cit*., p. 155. Voir ég. D. MEAD, *The new law of peaceful protest : rights and regulation in the human rights act era*, éd. Bloomsbury publishing, 2010, p. 97.
[1341] Cour EDH, *Geert Drieman et autres c. Norvège*, 4 mai 2000, req. n°33678 : «*The Court notes that the applicants' convictions and sentence to pay fines and the confiscation of the first applicant's dinghy were all measures which the respondent State had taken in the exercise of its jurisdiction in the sense of Article 1 of the Convention, and thus were capable of engaging its responsibility under the Convention*». Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 583. Ég. I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 540.

les pêcheurs[1342]. Il suit de là que les mesures réalisées par l'entité riveraine peuvent être perçues comme valables car, selon la Cour, elles sont prises dans le but d'assurer « *la défense de l'ordre et la prévention du crime et pour la protection des droits et libertés d'autrui* »[1343]. Indirectement, la Cour laisse entendre que les États côtiers sont susceptibles d'interférer à la liberté de navigation en zone économique exclusive pour assurer la protection des pêcheurs face aux actes de groupes contestataires[1344]. La portée de cette décision reste quelque peu à relativiser, d'autant que depuis, la protestation en mer a été évaluée par la Cour permanente d'arbitrage comme une utilisation internationalement licite de la mer en lien avec la liberté de navigation[1345]. Dans tous les cas, il est intéressant de constater que la Cour n'a guère de réserve à assimiler la « *juridiction* » au sens de l'article 1 de la Convention EDH à l'exercice des droits souverains dont bénéficient les États côtiers en vertu de la CNUDM. Compte tenu de ce qui précède, il n'est pas douteux que lorsqu'un État côtier est amené à prendre des mesures de coercition contre les personnes à bord d'un navire qui se sont livrées à une violation de ces prescriptions, par exemple en matière de pêche dans la zone économique exclusive, il reste tenu au respect des droits fondamentaux.

2) La compétence exclusive de l'État du pavillon

381. Une exception clairement posée. La haute mer est un espace de liberté qui échappe à l'emprise territoriale des États. Cela ne veut pas pour autant signifier que cet espace est un *vacuum* juridique, dans lequel les droits fondamentaux ne s'appliquent pas. Très tôt, la Commission européenne des droits de l'homme a tenu à rappeler que « *les navires et aéronefs enregistrés relèvent partiellement de sa juridiction, où qu'ils se trouvent* »[1346]. Ainsi, les

---

[1342] Cour EDH, *Geert Drieman et autres c. Norvège*, 4 mai 2000, req. n°33678 : «*The object of the applicants' campaign was not simply to convey disapproval of the activity to which they were opposed but went further by trying to stop the activity physically. In fact, by interposing their dinghies between the hunting vessel and the whales, they confronted the whalers with an ultimatum, forcing them to make a choice between triggering the harpoon, and consequently putting the applicants' life at risk, or abandoning the hunt, the latter being the only real option for the whalers. In other words, the particular method of action used by the applicants amounted to a form of coercion forcing the whalers to abandon their lawful activity*». Traduction personnelle.

[1343] *Ibid.* : «*In the view of the Court, the measures taken against the applicants' conduct in obstructing whaling could reasonably be viewed as having been taken for the prevention of disorder or crime or for the protection of the rights and freedoms of others*». Traduction personnelle. Voir ég. R. CADDELL, « Platforms, protestors and provisional measures : the Arctic Sunrise dispute and environmental activism at sea», *op. cit*., p. 381.

[1344] I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 142 : «*The ECtHR implicitly characterized measures to protect fishers as measures relating to the exercise of sovereign rights with respect to marine living resources, recognized in Article 56 UNCLOS*».

[1345] Cf. supra, n°47. Voir ég. CPA, *Affaire de l'Arctic Sunrise (Pays-Bas c. Russie),* n°2014-02, 14 août 2015, para. 227-228, p. 53

[1346] Com. EDH, *Chypre c. Turquie*, 26 mai 1975, req. n° 6780/74 et 6950/75. Voir G. GRISEL, *Application extraterritoriale du droit international des droits de l'homme, op. cit.,* p. 274.

individus présents à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un État partie sont donc réputés bénéficier des garanties de la Convention EDH, même lorsque l'embarcation vogue dans les eaux internationales. Cette position s'est vue confortée dans l'affaire *Leray c. France*, dans laquelle la Commission reconnaît, une fois encore implicitement, que la juridiction de l'État se fonde sur la règle du pavillon[1347]. La décision rendue dans l'affaire *Banković* opère cependant une clarification bienvenue. Après avoir rappelé le caractère principalement territorial de la « *juridiction* » au sens de l'article 1, les juges évoquent les différents cas d'exercice extraterritorial par un État de sa compétence et ils citent en particulier « *les affaires concernant des actes accomplis (...) à bord d'aéronefs immatriculés dans l'État en cause ou de navire battant son pavillon* »[1348]. Ils ajoutent que « *dans ces situations spécifiques, il est clair que le droit international coutumier et des dispositions conventionnelles ont reconnue et défini l'exercice extraterritorial de sa juridiction par l'État concerné* »[1349]. Autrement dit, la Cour prend ici bien en compte la spécificité des règles du droit de la mer, et notamment de la compétence exclusive de l'État du pavillon consacrée par l'article 92 de la CNUDM. L'autorité pavillonnaire exerce donc *de jure* sa juridiction pour les actes commis à bord de ses navires. La Cour confirme au passage que la Convention « *ne saurait s'interpréter et s'appliquer dans le vide* »[1350], et qu'il revient aux juges de prendre en compte les normes de droit international pertinentes lorsqu'il lui revient d'apprécier la juridiction d'un État partie.

382. Une appréciation large de la juridiction en haute mer. Cette mise en relation de la compétence exclusive de l'État du pavillon et les dispositions de l'article 1 a trouvé plusieurs illustrations dans le cadre des opérations menées contre certaines menaces à la sûreté maritime. Dans l'affaire *Rigopoulos* traitant du trafic illicite de stupéfiants par voie maritime, la question de la juridiction n'a pas fait l'objet de discussions particulièrement poussées[1351]. L'arraisonnement du navire, l'arrestation et la privation de liberté des suspects à bord du navire intervenant ayant été réalisé avec le consentement de l'État du pavillon, lui-même

[1347] Cour EDH, *Leray et autres c. France*, 20 décembre 2001, req. 44627/98 . Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 580. Voir ég. K. NERI, «The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea», *op. cit*., p. 158-159.
[1348] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 73.
[1349] *Ibid.* Voir ég. M. MILANOVIC, *Extraterritorial application of human rights treaties : law, principles and policy*, *op. cit*., p. 160-161.
[1350] Cour EDH, *Loizidou c. Turquie*, para. 43 : « *La Cour estime que les principes qui sous-tendent la Convention ne peuvent s'interpréter et s'appliquer dans le vide. Considérant le caractère particulier de la Convention en tant que traité sur les droits de l'homme, elle doit aussi prendre en compte toute règle pertinente de droit international lorsqu'elle se prononce sur des différends concernant sa juridiction* ». Voir ég. G. COHEN-JONATHAN & J. F. FLAUSS, « Cour européenne des droits de l'homme et droit international général », *AFDI*, vol. 47, 2001, p. 424-425.
[1351] Cour EDH, *Rigopoulos c. Espagne*, 12 janvier 1999, req. n°37388/97.

partie à la Convention de Vienne de 1988, la juridiction de l'État intervenant n'a pas prêté à controverse[1352]. L'analyse qui est menée dans l'affaire *Xhavara*, qui fait suite au naufrage d'un navire qui transporte des migrants après une collision involontaire avec un navire de guerre italien, est plus aboutie[1353]. Les autorités italiennes sont intervenues contre le navire suspect en vertu d'un accord bilatéral passé avec l'Albanie. La Cour se fonde alors non seulement sur les dispositions de cet accord pour retenir la juridiction de l'Italie, mais aussi sur le fait que ce soit le navire de guerre qui est à l'origine du dommage[1354]. Elle indique en outre que la responsabilité de l'État du pavillon du navire submergé, à savoir l'Albanie, ne saurait être engagée uniquement sur la base de cet accord bilatéral[1355]. Ainsi, la Cour retient que la responsabilité d'un État est susceptible d'être engagée devant elle non seulement lorsque des actes sont commis à bord d'un navire qui bat son pavillon, mais aussi dans les situations dans lesquelles un de ces navires est à l'origine des griefs soulevés par les requérants. En définitive, que ce soit en haute mer à travers la règle de l'exclusivité pavillonnaire, ou dans les espaces soumis à une manifestation du pouvoir côtier, il ressort assez clairement que la Cour est tout à fait disposée à admettre la « *juridiction* » des États lorsqu'ils exercent leur compétence au titre de la CNUDM[1356]. Il faut tout de même concéder que la jurisprudence de la Cour en la matière dispose de certaines zones d'ombre. Bien souvent, la reconnaissance par les juges de la juridiction au sens de la Convention est réalisée de façon implicite, et reste par conséquent passablement délicate à cerner autant qu'à conceptualiser.

[1352] M. DUTTWILER, « Authority, control and jurisdiction in the extraterritorial application of the European Convention on human rights», *op. cit*., p. 144. Voir ég. R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcements operations », *op. cit*., p. 474.

[1353] Cour EDH, *Xhavara et autres c. Italie et Albanie*, 11 janvier 2001, req. n°39473/98.

[1354] *Ibid.* : « *La Cour note d'emblée que le naufrage du Kater I Rades a été directement provoqué par le navire de guerre italien Sibilla. Par conséquent, toute doléance sur ce point doit être considérée comme étant dirigée exclusivement contre l'Italie* ». Voir ég. A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, *op. cit*., p. 261.

[1355] *Ibid.* p. 261 : « *Le fait que l'Albanie est partie à la Convention italo-albanaise ne saurait, à lui seul, engager la responsabilité de cet État au regard de la Convention pour toute mesure adoptée par les autorités italiennes en exécution de l'accord international en question* ». Voir ég. R. LAWSON, «Life after Banković : on the extraterritorial application of the European Convention on human rights», *op. cit*., p. 99-100.

[1356] I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 540 : «*Jurisdiction provided in the law of sea has generally been accepted as a valid basis for the applicability of human rights treaties. This is the case not only with respect to jurisdiction having a territorial basis as in the case of the coastal in its maritime zone, but also with respect to jurisdiction established on the basis of different titles, such as that of the flag State*».

Paragraphe 2 : La juridiction sous l'angle du contrôle

383. La Cour a progressivement affiné sa conception de la juridiction et développé un critère de contrôle pour mieux se saisir des situations dans lesquelles les États agissent hors de leur territoire terrestre (A). Lorsqu'une action est menée dans l'exercice d'un mandat du Conseil de sécurité des Nations Unies, l'imputation des faits litigieux à un État s'avère cependant délicate à appréhender (B).

A. L'exercice d'une autorité et d'un contrôle sur les individus

384. Les juges de Strasbourg admettent que lorsque les États parties exercent un contrôle sur des individus présents hors de leur territoire, ces derniers relèvent de leur juridiction (1). Cette évolution s'avère particulièrement adaptée aux actions menées en mer (2).

1) Une interprétation plus large du critère de contrôle

385. La réappropriation du critère de contrôle. Le recours au critère de contrôle pour évaluer si un État exerce ou non sa juridiction au sens de l'article 1 de la Convention EDH est antérieur à la décision rendue dans l'affaire *Banković*. Dans l'affaire *Loizidou*, la Cour estime qu'un État est susceptible de voir sa responsabilité engagée pour les actes qu'il a entrepris sur une zone située en dehors de son territoire national sur laquelle il exerce un « *contrôle global* »[1357]. Elle reconnaît donc l'applicabilité extraterritoriale des droits et libertés garanties par la Convention lorsqu'un État exerce un contrôle sur un espace défini. Plusieurs arrêts rendus après l'affaire *Banković* vont reprendre ce critère, le préciser, et élargir son champ d'application. Dans l'affaire *Issa*, la Cour indique qu'un État est susceptible d'être tenu pour responsable de la violation des droits fondamentaux d'individus présents sur le territoire d'un État tiers lorsque ces derniers se trouvent sous l'autorité et le contrôle de ses agents[1358]. Par cet arrêt, la Cour vient donc désavouer une partie du raisonnement développé du précédent *Banković*, dans lequel, il faut le rappeler, les juges sont parvenus à la conclusion que la

[1357] Cour EDH, *Loizidou c. Turquie*, 23 mars 1995, para. 56. Voir ég. Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 70.

[1358] Cour EDH, *Issa et autres c. Turquie*, 16 novembre 2004, req.n°31821/96, para. 71 : «*a State may also be held accountable for violation of the Convention rights and freedoms of persons who are in the territory of another State but who are found to be under the former State's authority and control through its agents operating – whether lawfully or unlawfully – in the latter State*».

Convention n'a « *pas pour vocation à s'appliquer partout dans le monde* »[1359]. L'arrêt rendu dans l'affaire *Issa* admet non seulement que la Convention est susceptible de s'appliquer pour des actes commis sur le territoire d'États non parties, au même titre que dans l'arrêt *Loizidou*, mais elle rattache cette fois-ci le critère de contrôle aux actes menés par les agents d'un État partie[1360]. Ce qu'il est intéressant de relever ici, c'est que la Cour s'inspire non seulement de sa propre jurisprudence pour parvenir à ce constat[1361], mais aussi du raisonnement adopté par la Commission interaméricaine des droits de l'homme dans l'affaire *Coard*[1362]. Les juges strasbourgeois ajoutent que l'article 1 de la Convention ne saurait être interprété comme autorisant un État partie à perpétrer sur le territoire d'un autre État des violations de la Convention qu'il ne pourrait commettre sur son propre territoire[1363]. Cette orientation prise par la Cour se trouve confortée par l'arrêt rendu dans l'affaire *Öcalan*[1364]. Les juges reprennent à nouveau le critère d'autorité et de contrôle exercé par les fonctionnaires d'un État pour établir que le requérant relève bien de sa juridiction[1365]. Par cet arrêt, la Cour retient que c'est bien le contrôle exercé sur les personnes, et non pas sur une zone déterminée, qui fonde la juridiction de l'État au sens de l'article 1 de la Convention[1366].

[1359] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 80. Voir ég. G. GRISEL, *Application extraterritoriale du droit international des droits de l'homme*, *op. cit*., p. 171.

[1360] A. KLUG & T. HOWE, «The concept of State jurisdiction and the applicability of the non-refoulement principle to extraterritorial interception measures», in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, éd. Brill, 2010, p. 84. Voir ég. K. DA COSTA, *The extraterritorial application of selected human rights treaties*, *op. cit*., p. 178.

[1361] Com. EDH, *Illich Sanchez Ramirez c. France*, 24 juin 1996, req. N°2879/95.

[1362] Com. IADH, *Coard et al. c. États-Unis,* 29 septembre 1999, affaire n°10.951, rapport n°109/99*,* para. 37 : «*While this most commonly refers to persons within a state's territory, it may, under given circumstances, refer to conduct with an extraterritorial locus where the person concerned is present in the territory of one state, but subject to the control of another state – usually through the acts of the latter's agents abroad. In geographic area, but on whether, under the specific circumstances, the State observed the rights of a person subject to its authority and control*». Voir ég. Com. IADH, *Alejandre et al. c. Cuba*, 29 septembre 1999, affaire n° 11/ 589, rapport n° 86/99, para. 23. Ég. M. DEN HEIJER, *Europe and extraterritorial asylum*, *op. cit*., p. 38. Ég. C. M. CERNA, « Extraterritorial application of the human rights instruments of the inter-american system », *op. cit*., p. 152-154. Ég. R. WILDE, «Legal "black hole"? Extraterritorial state action and international treaty law on civil and political rights», *Michigan Journal of International Law*, vol. 26, 2005, p. 788. Ég. C. ZANGHI, «L'intervention en haute mer, entre «non-refoulement», droits de l'homme et lutte contre l'immigration clandestine», in J. F. AKANDJI-KOMBE, *L'homme dans la société internationale : Mélanges en hommage au professeur Paul Tavernier*, éd.Bruylant 2013, p. 1133.

[1363] Cour EDH, *Issa et autres c. Turquie*, 16 novembre 2004, para. 71 : «*Accountability in such situations stems from the fact that Article 1 of the Convention cannot be interpreted so as to allow a State party to perpetrate violations of the Convention on the territory of another State, which it could not perpetrate on its own territory*». Traduction personnelle.

[1364] Cour EDH [GC], *affaire Öcalan c. Turquie*, 12 mai 2005, req. 46221/99.

[1365] *Ibid.* para. 91.

[1366] S. MILLER, « Revisiting extraterritorial jurisdiction : a territorial justification for extraterritorial jurisdiction under the european Convention », *EJIL*, vol. 20, issue 4, 2009, p. 1231. Voir ég. K. DA COSTA, *The extraterritorial application of selected human rights treaties*, *op. cit*., p. 164 : «*Öcalan further demonstrates that the exception*

386. L'autorité et le contrôle sur les individus. L'analyse de la juridiction sous l'angle du contrôle est poussée plus loin encore dans l'affaire *Al Saadoon et Mufdhi*[1367]. Dans la décision de recevabilité, la Cour fait mention à nouveau du critère d'exercice d'une autorité et d'un contrôle sur les individus évoqué précédemment. Surtout, elle retient que c'est en vertu du « *contrôle total et exclusif* » exercé *de facto*, puis *de jure*, que la juridiction de l'État est établie[1368]. Ce qu'il convient de relever ici, c'est que la Cour se livre à une appréciation factuelle de la situation des requérants pour apprécier si ces derniers relèvent bel et bien du champ d'application de l'article 1[1369]. Un contrôle exercé de fait sur des individus semble suffire pour admettre qu'un État exerce sa juridiction. En d'autres termes, « *un contrôle de facto fait naître des responsabilités de jure* »[1370]. L'affaire *Al Skeini* permet de faire la synthèse des principes qui gouvernent la juridiction[1371]. Dans cet arrêt, les juges déploient un argumentaire extrêmement limpide et synthétique. Après avoir rappelé le *dictum* de *Banković* sur la conception principalement territoriale de l'article 1, la Cour indique que « *les actes des États contractants accomplis ou produisant des effets en dehors de leur territoire ne peuvent que dans des circonstances exceptionnelles s'analyser en l'exercice par eux de leur juridiction* »[1372]. À cet égard, elle considère que « *dans chaque cas, c'est au regard des faits particuliers de la cause qu'il faut apprécier l'existence de pareilles circonstances* »[1373]. Puis, la Cour distingue deux situations pour lesquelles les actes entrepris par un État en dehors de son territoire sont susceptibles de relever de sa juridiction au sens de la Convention. À ce titre, elle distingue le « *contrôle effectif sur un territoire* », et « *l'autorité et le contrôle d'un agent*

---

circumstances referred to in Bankovic regarding which the Convention was found apply abroad are not limited to those identified by the Court at that time. As Öcalan shows, the exercice of control over persons abroad may also amount to finding of jurisdiction under article 1».

[1367] Cour EDH, *Al-Saadoon & Mufdhi c. Royaume-Uni*, 30 juin 2009, req. n°61498/08.

[1368] *Ibid.* para. 88 : «*The Court considers that, given the total and exclusive de facto, and subsequently also de jure, control exercised by the United Kingdom authorities over the premises in question, the individuals detained there, including the applicants, were within the United Kingdom's jurisdiction*».

[1369] *Ibid.* para. 34 : «*The British forces had physical custody and control of the applicants and had it in their power to refuse to transfer them to the custody of the IHT, even if to act in such a way would be contrary to the United Kingdom's international law obligations*». Voir ég. D. GUILFOYLE, «Counter-piracy law enforcement and human rights», *ICLQ*, vol. 59, issue 1, 2010, p. 154-155.

[1370] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, *op. cit.,* p. 74. Voir ég. M. DUTTWILER, « Authority, control and jurisdiction in the extraterritorial application of the European Convention on human rights», *op. cit*., p. 145. Voir ég. M. DEN HEIJER & R. LAWSON, «Extraterritorial human rights and the concept of 'jurisdiction'», in M. LANGFORD, W. VANDENHOLE, M. SCHEININ & W. VAN GENUGTEN, *Global justice, State duties : The extraterritorial scope of economic, social and cultural rights in international law*, Colloque de Tilburg, 2008, éd. Cambridge University Press, 2013, p. 182 : «*the various monitoring bodies have all confirmed that human rights protection should be based on the tenet that de facto activity gives rise to de jure responsibilities*».

[1371] Cour EDH [GC], *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, 7 juillet 2011, req. n°55721/07.

[1372] Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, para. 131.

[1373] Cour EDH [GC], *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, para. 132.

de l'État »[1374]. Sur ce dernier point, elle conclut alors que « *l'élément déterminant dans ce type de cas est l'exercice d'un pouvoir et d'un contrôle physique sur les personnes en question* »[1375]. Cette dernière indication est fondamentale. Elle consacre clairement la dissociation entre la juridiction et le territoire, en ce qu'elle reconnaît que les droits et libertés garantis par la Convention EDH sont susceptibles d'être invoqués dès lors qu'un individu se trouve sous l'autorité et le contrôle d'un État ou de ses agents, en quelque lieu que ce soit[1376]. La Cour adopte ainsi une conception élargie de la juridiction et confirme par la même occasion l'idée bien déjà admise que la Convention EDH incarne « *un instrument vivant à interpréter* »[1377].

2) L'autorité et le contrôle en contexte maritime

387. Un contrôle absolu et exclusif. Le recours au critère de contrôle pour évaluer l'exercice par un État de sa juridiction au sens de l'article 1 pour des actes entrepris sur l'espace maritime trouve une première illustration dans l'affaire *Marine I*, devant le Comité contre la torture[1378]. Le navire éponyme qui transporte à son bord plus de 350 migrants se trouve en situation en péril au large des côtes d'Afrique de l'Ouest. Présent dans les eaux internationales, dans la zone de sauvetage et de recherche (SAR) sénégalaise, les autorités dudit État contactent un navire des garde-côtes espagnols qui vogue dans les parages, et lui demandent de procéder au sauvetage des personnes en danger de se perdre en mer[1379]. Les intervenants conduisent les migrants vers un port mauritanien, puis les dirigent dans une

[1374] *Ibid.* para. 133-142.
[1375] *Ibid.* para. 136.
[1376] D. SZYMCZAK & S. TOUZÉ, « La Cour européenne des droits de l'homme et le droit international », *AFDI*, vol. 57, 2011, p. 631 : « *À ce stade, le principe qui se dégage révèle de manière évidente une obligation de l'État, découlant de l'article 1 de la convention, imposant à celui-ci le respect de l'ensemble des droits garantis, bien entendu aux individus se trouvant sur son territoire, mais également à ceux sur lesquels les autorités de l'État exercent un contrôle indépendamment de tout critère de localisation géographique* ». Voir ég. L. CAFLISCH, «Attribution, responsibility and jurisdiction in international human rights law», *ACDI*, vol. 10, 2017, p. 186 : «*Accordingly, Al-Skeini showed that to justify the exercise of jurisdiction by the Court, it was not even necessary to show the existence of "effective control" over foreign territory*». Ég. N. HERVIEU, «Décès et internement impliquant l'armée britannique : même en Irak les États européens n'échappent pas à la Cour de Strasbourg», *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 10 juillet 2011.
[1377] Cour EDH, *Tyrer c. Royaume-Uni*, 25 avril 1978, req. n°5856/72, para. 31.
[1378] Comité contre la torture, *J.H.A. c. Espagne*, 21 novembre 2008, communication n°323/2007 (affaire *Marine I*). Voir ég. K. WOUTERS & M. DEN HEIJER, «The Marine I case : a comment», *Int. J. of Refugee Law*, vol. 22, issue 1, 2010, p. 1-10.
[1379] E. PAPASTAVRIDIS, «Rescuing migrants at sea : the responsibility of States under international law», in G. S. GOODWIN-GILL & P. WECKEL, *Protection des migrants et des réfugiées au XXIe siècle, aspects de droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de la Haye, 2010, éd. Brill, 2015, p. 288. Voir ég. T. GAMMELTOFT-HANSEN, «Extraterritorial migration control and the reach of human rights», in V. CHETAIL & C. BAULOZ, *Research handbook on international law and migration*, éd. Edward Elgar publishing, 2014, p. 122-123.

ancienne conserverie de poisson dans laquelle ils sont maintenus le temps que leur situation soit évaluée. Les autorités espagnoles, en vertu d'un accord passé avec la Mauritanie, se chargent des procédures d'identification et procèdent au renvoi des nombreux migrants. Suite au dépôt d'une plainte pour mauvais traitements initiée par un militant d'une ONG devant le Comité, il est donc revenu à cet organe d'apprécier si l'Espagne a bien exercé sa juridiction sur les migrants concernés. Le Comité retient ici que les autorités espagnoles ont exercé un contrôle sur les individus présents à bord du navire en péril à partir du moment où elles ont procédé au sauvetage, et que ce contrôle s'est poursuivi jusqu'à la procédure d'identification menée à terre[1380]. Il conclut alors que les migrants relèvent bel et bien de la juridiction de cet État. Le Comité se réapproprie donc le critère de contrôle sur les individus pour apprécier la juridiction de l'État dans le cadre des actions entreprises en mer. Ce critère a ,par la suite, été mis en application par la Cour EDH dans la fameuse affaire *Medvedyev contre France*[1381]. Au même titre que dans l'affaire *Rigopoulos*, le contentieux né de l'action menée par un navire d'État français contre un navire de commerce étranger suspecté de se livrer à un trafic illicite de stupéfiants. Les autorités françaises sont intervenues en haute mer à l'encontre de ce navire après l'obtention d'une note verbale de l'État du pavillon, à savoir le Cambodge. Les membres d'équipage ont été consignés à bord du navire intercepté, puis remorqué jusqu'à Brest. Une fois arrivés dans la cité du Ponant, ils ont été placés en garde à vue. Tandis que la Cour ne s'est guère appesantie sur la question de la juridiction dans l'arrêt rendu en 2008[1382], celui de la Grande Chambre de 2010 se fait nettement plus précis. Les juges considèrent que les autorités françaises ont exercé un « *contrôle absolu et exclusif (...) au moins de facto* » sur le navire et son équipage, et ce « *de manière continue et ininterrompue* »[1383]. Elle estime donc que les requérants relèvent de la juridiction de la France au titre de l'article 1. Cet arrêt opère donc une mise en application opportune des critères dégagés par la jurisprudence antérieure

[1380] Comité contre la torture, *J.H.A. c. Espagne*, para. 8.2 : «*In the present case, the Committee observes that the State party maintained control over the persons on board the Marine I from the time the vessel was rescued and throughout the identification and repatriation process that took place at Nouadhibou. (…) Consequently, the Committee considers that the alleged victims are subject to Spanish jurisdiction insofar as the complaint that forms the subject of the present communication is concerned*». Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 521.

[1381] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, 29 mars 2010, req. n°3394/03.

[1382] Cour EDH, *Medvedyev c. France*, 10 juillet 2008, req. n°3394/03, para. 50 : « *Ceci étant souligné, la Cour constate, d'une part, que nul ne conteste qu'entre le 13 juin 2002 (date de l'interception du Winner) et le 26 juin 2002 (date de son arrivée au port de Brest) le Winner et son équipage étaient sous le contrôle des forces militaires françaises, de sorte que, bien qu'en dehors du territoire français, ils se trouvaient sous la juridiction de la France au sens de l'article 1er de la Convention* ».

[1383] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 67. Voir ég. M. TSIRLI, «Terre, air, mer : Jusqu'où s'étend la juridiction des États dans le système de la Convention? Quelques réflexions sur la compétence territoriale de la Cour», *op. cit*., p. 685.

pour les actions menées par un État en contexte maritime[1384]. Mieux, la Cour indique que « *la spécificité du contexte maritime (...) ne saurait aboutir à la consécration d'un espace de non-droit au sein duquel les équipages ne relèveraient d'aucun régime juridique susceptible de leur accorder la jouissance des droits et garanties prévus par la Convention* »[1385]. Il faut en déduire que lorsqu'un État partie mène une action contre un navire suspecté de se livrer à une activité illicite, il est tenu de respecter les droits fondamentaux des personnes présentes à bord[1386]. L'originalité de cet arrêt réside dans le fait que la Cour admette la juridiction de l'État intervenant, même lorsque les individus ne sont pas présents directement à bord, mais placés en rétention à bord du navire intercepté. L'arrêt *Medvedyev* est donc d'importance, puisqu'il vient décanter les conditions d'application extraterritoriale de la Convention EDH et témoigne d'une forme de « *maritimisation* »[1387] de la jurisprudence de la juridiction strasbourgeoise.

388. Une clarification du contrôle en mer. La Cour a été amenée à poursuivre son interprétation de la juridiction des États au sens de l'article 1 de la Convention pour des actes perpétrés sur l'espace maritime dans l'affaire *Hirsi Jamaa contre Italie*[1388]. Le litige fait suite à l'interception par les autorités italiennes d'une embarcation transportant des migrants au-delà de leurs eaux territoriales. Les occupants ont été conduits à bord du navire intervenant puis renvoyé directement vers leur État de départ, à savoir la Libye, en vertu d'un accord bilatéral dit de « *push back* » passé entre les deux intéressés[1389]. L'arrêt rendu par la Grande

[1384] D. GUILFOYLE, « Current legal developments. European Court of human rights : Medvedyev and others v. France », *IJMCL*, vol. 25, issue 3, 2010, p. 439. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *ICLQ*, vol. 59, issue 3, 2010, p. 869. Ég. I. PREZAS, « En amont des poursuites : à propos du régime des opérations de police menées dans le cadre de la lutte contre la violence maritime somalienne », *AFDI*, vol. 58, 2012, p. 766.

[1385] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 81.

[1386] D. GUILFOYLE, « Current legal developments. European Court of human rights : Medvedyev and others v. France », *op. cit*., p. 439. Voir ég. D. BATSALAS, «Maritime interdiction and human rights», in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 434. Ég. S. BORELLI & B. STANDFORD, « Troubled waters in the mare nostrum : interception and push-backs of migrants in the Mediterranean and the European Convention on human rights », *Review of International law and politics*, vol. 10, 2014, p. 42.

[1387] Sur l'utilisation du terme « *maritimisation* » en droit, voir notamment A. MONTAS, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF*, n°691, 2008, p. 307. Ég. A. MONTAS, « Homicide involontaire et non-assistance à personne en danger au cours d'un évènement de mer », *DMF*, n°686, 2007, p. 893.

[1388] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, 23 février 2012, req. n°27765/09 : « *dès lors qu'il y a un contrôle sur autrui, il s'agit dans ces cas d'un contrôle de jure exercé par l'État en question sur les individus concernés* ».

[1389] Treaty of Friendship, Partnership, and Cooperation between the Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya and the Republic of Italy, 30 august 2008. Voir ég. N. RONZITTI, «The treaty on friendship, partnership and cooperation between Italy and Libya : new prospects for cooperation in the Mediterranean?»,

chambre déploie un argumentaire extrêmement instructif pour établir la juridiction de l'État italien. La Cour amorce son raisonnement par un rappel de la règle de l'exclusivité pavillonnaire. Elle considère que lorsqu'un État exerce sur des individus présents à bord d'un de ses navires un contrôle, il s'agit alors d'un contrôle dit *de jure* qui conduit à ce que ces dernières relèvent de sa juridiction[1390]. Une logique similaire est employée par la Commission interaméricaine des droits de l'homme dans l'affaire *Haitian Centre for human rights v. United States*[1391]. Puis, la Cour EDH poursuit son analyse en s'appuyant sur l'arrêt *Medvedyev* et elle indique que lorsque les faits à l'origine du contentieux ont lieu à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un État tiers, elle se laisse la liberté d'apprécier « *la nature et la portée des actions accomplies (...) afin de vérifier s'il existait un contrôle au moins de facto, continu et ininterrompu* »[1392]. Partant, elle constate que dans la présente affaire qui lui est présentée, les requérants « *se sont trouvés sous le contrôle continu et exclusif tant de jure que de facto, des autorités italiennes* »[1393]. Elle retient donc sans difficulté que les faits litigieux relèvent de la juridiction de cet État. Il faut ainsi relever que par cet arrêt, la Cour démontre qu'elle admet deux voies potentielles pour établir la juridiction d'un État au cours des opérations menées en mer, à savoir lorsqu'il exerce un contrôle *de jure* ou un contrôle *de facto* sur les individus[1394].

389. Un critère de contrôle pertinent en mer. Cette clarification bienvenue a conduit la doctrine à s'interroger sur l'étendue de ce contrôle lorsqu'un État intervient en mer. S'il n'est

---

Bulletin of Italian Politics, vol. 1, n°1, 2009, 125-133. Ég. I. PAPANICOLOPULU, «Hirsi Jamaa V. Italy. Application n°27765/09», *AJIL*, vol. 107, issue 2, 2013, p. 419.

[1390] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, para. 77.

[1391] Com. IADH, *The Haitian Centre for human rights et al. v. États-Unis*, 13 mars 1997, affaire n°10.675, rapport n°51/96, para. 171 : «*The Commission therefore finds that the United States Government's act of interdicting Haitians on the high seas, placing them in vessels under their jurisdiction, returning them to Haiti, and leaving them exposed to acts of brutality by the Haitian military and its supporters constitutes a breach of the right to security of the Haitian refugees*». Voir ég. N. KLEIN, «Assessing Australia's push back the boats policy under international law : legality and accountability for maritime interceptions of irregular migrants», *MJIL*, vol. 15, 2014, p. 431 : «*The Inter-American Court of Human Rights in Haitian Centre for Human Rights v United States also reached a contrary conclusion to the US Supreme Court, deciding that state interdictions on the high seas brought the persons on board the interdicted vessel within the state's jurisdiction*». Ég. C. M. CERNA, « Extraterritorial application of the human rights instruments of the inter-american system », *op. cit*., p. 148-150.

[1392] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, para. 80.

[1393] *Ibid.* para. 81-82

[1394] I. PAPANICOLOPULU, «The duty to rescue at sea, in peacetime and in war : a general overview», *IRRC*, vol. 98, 2016, p. 510 : «*If applied to the special circumstances of the sea, it can be maintained that States exercise de jure jurisdiction over persons on board vessels that fly their flag and persons on structures that are located in their territorial sea, exclusive economic zone and continental shelf, while they exercise de facto jurisdiction not only when the individuals are transferred to a vessel flying the flag of that State, but also when they undertake police enforcement measures against a foreign vessel and crew*». Voir ég. A. MONTAS & C. GENONCEAU, « L'Aquarius », *DMF*, n°805, 2018, p. 685.

pas soutenable d'avancer que le simple droit d'approche puisse suffire pour considérer qu'un État exerce un contrôle sur un navire et les personnes embarquées[1395], la question du droit de visite est davantage sujette à controverse. L'État intervenant bénéficie d'un pouvoir de contrôle qui croît à mesure que la suspicion s'élève[1396], mais cette prérogative reste encadrée et l'essentiel des mesures procédurales et processuelles demeure du ressort de l'État du pavillon, exception faite des dispositions relatives à la piraterie[1397]. L'article 110 ne semble donc pas octroyer à l'intervenant la possibilité d'exercer un « *contrôle continu et exclusif* » sur les individus, même si, en définitive, tout dépendra des circonstances de l'espèce[1398]. En ce qui concerne l'action menée sur la base d'une convention répressive, tout dépend de l'étendue du consentement donnée par l'autorité pavillonnaire. Une fois donné, il est probable que l'intervenant puisse se voir considéré comme exerçant sa juridiction sur les personnes présente à bord du navire interlope comme il l'a été reconnu implicitement dans l'affaire *Rigopoulos,* à plus forte raison si l'État du pavillon laisse à l'intervenant la faculté de juger les individus interpellés[1399]. Si un État intervient dans le cadre d'un accord bilatéral, il semble admis qu'il exerce un contrôle suffisant, et donc sa juridiction, ce dont l'arrêt *Hirsi Jamaa* atteste. En ce qui concerne les accords de type « *shiprider* », il est impossible de donner une réponse définitive compte tenu de la diversité de ces accords[1400]. Finalement, il faut reconnaître que le critère de contrôle garde certaines zones d'ombre. Toutefois, il faut admettre parallèlement que le recours à ce critère dans le contexte de la lutte contre les menaces à la sûreté maritime s'avère opportun. En effet, la jurisprudence antérieure aux arrêts *Medvedyev* et *Hirsi Jamaa* semble recourir à ce critère, mais sans jamais l'exprimer clairement. C'est ce qui ressort notamment de l'analyse des affaires *Rigopoulos*, *Xhavara* et

[1395] D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 89.
[1396] *Cf. supra,* n°92.
[1397] Cf. Supra para. 108. Voir ég. D. GUILFOYLE, «Counter-piracy law enforcement and human rights», *op. cit*., p. 155
[1398] D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », *op. cit*., p. 89 : « *UNCLOS Article 110 allows only a limited investigatory function which must be carried out with all possible consideration. Provided this de jure authority is not exceeded, the degree of de facto control exercised is unlikely to engage the ECHR*». Voir ég. I. PREZAS, « En amont des poursuites : à propos du régime des opérations de police menées dans le cadre de la lutte contre la violence maritime somalienne », *op. cit*., p. 766 : « *en tant que tel, l'arraisonnement – pacifique quand il ne se heurte pas à la résistance de l'équipage du navire suspect – qui implique la présence d'officiers du navire de guerre a bord du navire suspect, ne suffit sans doute pas a établir la juridiction de l'État concerne tant que ces officiers ne décident pas d'arrêter les personnes à bord à la suite d'une inspection* ».
[1399] *Cf. supra*, n°382.
[1400] K. NERI, «The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea», *op. cit*., p. 165-168.

Women on Waves. Par ailleurs, la dernière affaire citée met en lumière le fait que ce contrôle peut être exercé, même lorsqu'il n'y a pas de contact physique direct entre les deux navires, ce qui demeure plus discutable, notamment au regard de l'exigence d'un « *contrôle physique* » posée par la Cour dans l'affaire *Al-Skeini*[1401]. Dans tous les cas, si le recours au critère de contrôle pour établir la juridiction d'un État lorsqu'il mène des actions hors de son territoire fait l'objet de certaines réserves par la doctrine[1402], il apparaît tout de même pertinent dans le contexte de la lutte contre les menaces à la sûreté maritime.

B. Le contrôle dans l'exécution d'un mandat du Conseil de sécurité

390. Lorsqu'un État mène une action dans l'exécution d'une résolution du Conseil de sécurité, la question de l'imputabilité des actes litigieux se pose. Après s'être déclarée incompétente pour connaître des actes d'un État en raison du contrôle opérationnel exercé par les Nations Unies (1), la Cour a par la suite tempéré sa jurisprudence (2).

1) Un contrôle imputable au Conseil de sécurité

391. L'attribution de l'acte litigieux. Tel qu'il l'a été précédemment évoqué, les impératifs liés à la lutte contre les menaces à la sûreté maritime sont susceptibles de nécessiter l'intervention du Conseil de sécurité des Nations Unies, en particulier lorsque ces actes mettent en péril la paix et la sécurité internationale[1403]. Il revient alors aux États de mettre en œuvre les résolutions adoptées par cet organe de l'ONU. Dans ce contexte, l'attribution de la responsabilité en raison d'une violation de la Convention EDH s'avère délicate à établir. Faut-il considérer que c'est l'État qui agit dans l'exécution d'une résolution du Conseil de sécurité qui peut être directement tenu responsable de la commission d'un acte litigieux, ou si, au contraire, cet acte doit être imputé à cet organe des Nations Unies ? C'est ce point de droit

---

[1401] Cour EDH [GC], *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, para. 136 : « *l'élément déterminant dans ce type de cas est l'exercice d'un pouvoir et d'un contrôle physiques sur les personnes en question* ». Voir ég. M. MILANOVIC, *Extraterritorial application of human rights treaties : law, principles and policy*, *op. cit*., p. 170 « *Because control over such objects is relatively easy to achieve, it is the potential of such control, rather than the immediate exercise of control in any given situation, that could be said to give rise to state jurisdiction over a vessel* ». Ég. S. BORELLI & B. STANDFORD, « Troubled waters in the mare nostrum : interception and push-backs of migrants in the Mediterranean and the European Convention on human rights », *op. cit*., p. 44.

[1402] M. DEN HEIJER & R. LAWSON, «Extraterritorial human rights and the concept of 'jurisdiction'», *op. cit*., p. 182 : «*In its later judgments and decisions the Court does appear to have taken a more practicable approach, in which it has not only (tacitly ?) acknowledged that the criterion of effective control is rather unworkable in its application to all the various forms in which State may more or less incidentally impact upon the fundamental rights of persons in other territories*».

[1403] *Cf. supra*, n°296.

particulièrement complexe qu'ont été amenés à trancher les juges de Strasbourg dans les affaires *Behrami et Saramati* qui ont pour toile de fond la situation du Kosovo à l'orée des années 2000[1404]. Après l'accord de Kumanovo, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 1244 (1999)[1405] qui prévoit le déploiement sur place d'une présence militaire, la force internationale de sécurité pour le Kosovo (KFOR), ainsi qu'une présence civile incarnée par la mission intérimaire pour l'administration du territoire (MINUK)[1406]. Dans l'affaire *Behrami*, deux enfants victimes sont victimes d'un reste de guerre non explosé, l'un ayant perdu la vie, l'autre subi des blessures d'une particulière gravité. Après une enquête menée par la MINUK, il a été découvert qu'un officier français de la KFOR a eu connaissance de la présence de ces engins explosifs, mais n'a pas procédé au déminage de façon suffisante. Le père de deux enfants saisit donc la Cour EDH contre l'État français. Dans l'affaire *Saramati*, le requérant a fait l'objet d'une détention prolongée par les membres de la KFOR. Il dirige donc sa requête contre les États de nationalités des commandants de la KFOR qui ont respectivement prolongé sa détention, à savoir la France, la Norvège et l'Allemagne. La décision sur la recevabilité rendue par la Cour sur ces affaires jointes porte sur un point essentiel, à savoir la responsabilité des États parties à la Convention EDH lorsqu'ils mènent une action en vertu d'une résolution du Conseil de sécurité[1407]. Le raisonnement opéré par la Cour est pour le moins singulier. Elle reconnaît d'emblée que les « *présences internationales* » sur le territoire kosovar exercent bel et bien un « *contrôle effectif* » sur zone. Toutefois, la Cour décide de se départir du terrain de l'extraterritorialité, pour se pencher sur la question de l'imputabilité[1408]. Elle développe alors une argumentation reposant sur deux

[1404] Cour EDH [GC], *Behrami et Behrami c. France et Saramati c. France, Allemagne et Norvège*, 2 mai 2007, req. n°71412/01 et n°78166/01.

[1405] C. S. / Rés. 1244 (1999), 10 juin 1999.

[1406] P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *AFDI*, 2007, vol. 53, 2007, p. 44-45. Voir ég. P. BODEAU-LIVINEC, P. BUZZINI & S. VILLALPANDO, « Agim Behrami & Bekir Behrami v. France ; Ruzhdi Saramati v. France, Germany & Norway ; joined app. Nos. 71412/01 & 78166/01», *AJIL*, vol. 102, 2008, p. 328. Ég. P. DE SENA & M. C. VITUCCI, « The European courts and the security council : between dédoublement fonctionnel and balancing of values », *EJIL*, vol. 20, n°1, 2009, p. 194-205.

[1407] M. MILANOVIC & T. PAPÍC, « As bad as it gets : the European Court of human right's Behrami and Saramati decision and general international law », *ICLQ*, vol. 58, 2009, p. 268. Voir ég. P. LAGRANGE, « Responsabilité des États pour actes accomplis en applications du Chapitre VII de la charte des Nations Unies », *RGDIP*, T. 110, 2008, p. 86.

[1408] Cour EDH [GC], *Behrami et Saramati*, para. 71 : « *Partant, la Cour estime qu'il s'agit dans les présentes affaires non pas tant de rechercher si les États défendeurs exerçaient au Kosovo une juridiction extraterritoriale, que, beaucoup plus fondamentalement, de déterminer si elle-même est compétente pour examiner au regard de la Convention le rôle joué par ces États au sein des présences civile et de sécurité qui exerçaient le contrôle pertinent sur le Kosovo* ». Voir ég. P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations

points principaux. D'abord, elle considère que les actes litigieux (action et inaction) ne sont pas à attribuer aux États défendeurs, mais à l'ONU en elle-même[1409] puisque cette dernière a conservé « *l'autorité et le contrôle ultime* »[1410] sur le commandement opérationnel. Puis, à partir de ce constat, elle en déduit qu'elle n'est pas compétente pour contrôler les actes imputés à l'ONU[1411]. C'est donc en raison du contrôle exercé par les Nations Unies sur déroulement des opérations menées au Kosovo en vertu de la résolution 1244 (1999) que les actes commis par les forces étatiques présentes sur place lui sont attribués.

392. Une décision contestée. Cette solution a été réitérée à plusieurs reprises par la Cour EDH[1412]. Dans l'affaire *Gajic* et dans l'affaire *Kasumaj*, elle estime à nouveau que les actes entrepris par les autorités nationales mises en cause sont à nouveau « *attribuables à l'ONU* », ce qui la conduit à déclarer irrecevables les requêtes qui lui ont été soumises[1413]. Dans ces différentes décisions, la Cour apporte un soin tout particulier à éviter de faire entrer en confrontation les résolutions adoptées par le Conseil de sécurité avec les droits et libertés garanties par la Convention EDH. Du reste, il faut indiquer que le raisonnement adopté dans les affaires *Behrami et Saramati* a fait l'objet de critiques soutenues de la part de la doctrine juridique[1414]. En effet, cette position conduit à exclure du champ d'application des droits fondamentaux les actes entrepris par les États parties lorsque leur action est chapeautée par une résolution adoptée sous l'empire du Chapitre VII. Comme le relève avec clairvoyance le

---

de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *op. cit*., p. 47.

[1409] *Ibid.* para. 128-143.

[1410] *Ibid.* para. 133-135. Voir ég. L. BOISSON DE CHAZOURNES & V. PERGANTIS, «À propos de l'arrêt Behrami et Saramati : un jeu d'ombre et de lumière dans les relations entre l'ONU et les organisations régionales », in M. G. KOHEN, R. KOLB, & D. L. TEHINDRAZANARIVELO, *Perspectives of in international law in the 21st century : Liber Amicorum Christian Dominicé in honour of its 80th birthday*, éd. Brill, 2011, p. 200-201.

[1411] *Ibid.* para. 144-152. Voir ég. M. MILANOVIC & T. PAPÍC, « As bad as it gets : the European Court of human right's Behrami and Saramati decision and general international law », *op. cit*., p. 271 : «*Since the violations in question were not attributable to the respondent States, but to the UN, which is not itself a party to the ECHR, the Court found the applications to be incompatible with the Convention*».

[1412] Cour EDH, *Kasumaj c. Grèce*, 5 juillet 2007, req. n°6974/05. Voir ég. Cour EDH, *Gajic c. Allemagne*, 28 août 2007, req. n° 31446/02. Ég. Cour EDH, *Berić et autre c. Bosnie Herzégovine*, 16 octobre 2007, req. n°36357/04.

[1413] L. A. SICILIANOS, « L'(ir)responsabilité des forces multinationales ? », in L. BOISSON DE CHAZOURNES & M. G. KOHEN, *International law and the quest for its implementation : Liber Amicorum Vera Gowlland-Debbas*, éd. Brill, 2010. Voir ég. L. BOISSON DE CHAZOURNES & V. PERGANTIS, «À propos de l'arrêt Behrami et Saramati : un jeu d'ombre et de lumière dans les relations entre l'ONU et les organisations régionales », *op. cit*., p. 200. p. 106.

[1414] M. MILANOVIC & T. PAPÍC, « As bad as it gets : the European Court of human right's Behrami and Saramati decision and general international law », *op. cit*., p. 272-275. Voir ég. P. LAGRANGE, « Responsabilité des États pour actes accomplis en applications du Chapitre VII de la charte des Nations Unies », *op. cit*., p. 95. Ég. P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *op. cit*., p. 61-63.

professeur Klein, « *les personnes qui se trouvent sous la juridiction d'État parties à la Convention participant à des opérations de paix décidées ou autorisées par le Conseil de sécurité des Nations Unies se trouvent de ce fait dépourvu de toute possibilité de recours devant les organes de contrôle et, par-là, de toute protection effective de leurs droits fondamentaux* »[1415]. Cette critique largement partagée témoigne des inquiétudes majeures qui sont nées à la suite de cette décision. Nombre d'auteurs considèrent qu'elle ouvre la voie à de potentiels abus de la part des États[1416]. Dans la continuité du raisonnement adopté par la Cour, un navire de guerre intervenant dans le cadre d'une opération menée par l'ONU contre des pirates somaliens[1417], ou opérant à l'encontre des navires de migrants au large de la Libye[1418], pourrait très bien ne pas respecter les droits fondamentaux des personnes impliquées, sans que son État de rattachement, partie à la Convention, voit sa responsabilité établie devant la Cour EDH, hypothèse éminemment problématique[1419]. Comme pour la décision rendue dans l'affaire *Banković*, il semble que le raisonnement adopté dans les affaires *Behrami et Saramati* soit empreint de considérations politiques. Craignant de se voir dépassée par un nombre de requêtes trop importantes, la Cour a préféré « *limiter de façon radicale sa compétence* »[1420]. Cette appréhension s'étant progressivement atténuée au fil des années, la Cour a décidé de corriger en partie la portée de cette décision.

[1415] P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *op. cit*., p. 61.

[1416] M. MILANOVIC & T. PAPÍC, « As bad as it gets : the European Court of human right's Behrami and Saramati decision and general international law », *op. cit*., p. 267-268 : «*Most disturbingly, it sends a clear message to States that they can do whatever they wish and escape any human rights scrutiny so long as they shield themselves by obtaining the imprimatur of an international organization. As we will show, that message of unaccountability is completely incongruous with the general international law of responsibility*». Voir ég. J. ABRISKETA URIARTE, «The responsibility of international organization and international and European courts and tribunals : judicial review of Security Council resolutions», in D. SAROOSHI, *Mesures de réparation et responsabilité à raison des actes des organisations internationales*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2011, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 358.

[1417] *Cf. supra*, n°301.

[1418] *Cf. supra*, n° 310.

[1419] R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.*, p. 117 : « *(European) States involved in counter-piracy operations off Somalia's coast could potentially invoke this reasoning to defer accountability for possible human rights violations to the United Nations, NATO or the European Union as the ostensible holders of ''ultimate authority and control'' over the counter-piracy operations in the Gulf of Aden*». Voir ég. D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », *op. cit*., p. 91.

[1420] P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *op. cit*., p. 61. Voir ég. L. BOISSON DE CHAZOURNES & V. PERGANTIS, «À propos de l'arrêt Behrami et Saramati : un jeu d'ombre et de lumière dans les relations entre l'ONU et les organisations régionales », *op. cit*., p. 222-223.

2) Une jurisprudence assouplie

393. Une atténuation de la jurisprudence antérieure. L'affaire *Al-Jedda contre Royaume-Uni*[1421] a permis à la Cour de revenir partiellement sur cette jurisprudence controversée. Le litige est consécutif à la détention d'un individu pendant plus de trois années par les autorités britanniques présentes sur le territoire irakien en application des résolutions 1511 (2003)[1422] et 1546 (2004)[1423] du Conseil de sécurité. Cette affaire se présente comme une matérialisation concrète des préoccupations doctrinales qui viennent d'être évoquées. Tandis que le requérant invoque le droit à la liberté et à la sûreté en vertu de l'article 5 de la Convention EDH pour contester sa détention, le défendeur réplique en reprenant intégralement à son compte les précédents jurisprudentiels établis par la Cour, et en particulier la décision rendue dans l'affaire *Behrami et Saramati*. Partant, le Royaume-Uni considère que la privation de liberté ne relève pas de sa « *juridiction* », mais au contraire « *des attributions internationales de la force multinationale agissant conformément à une décision contraignante du Conseil de sécurité* »[1424]. Autrement dit, il cherche à démontrer que l'acte litigieux est imputable à l'ONU. La Cour réfute cet argumentaire en opérant un raisonnement particulièrement instructif. Elle commence par indiquer que la détermination de l'imputabilité doit se faire en rapport aux « *faits particuliers de l'espèce, et notamment le libellé des résolutions du Conseil de sécurité qui définissaient le régime application en matière de sécurité en Irak pendant la période considérée* »[1425]. Puis, elle se livre à une analyse des différents éléments factuels pertinents. À ce titre, elle examine les actes menés par les autorités britanniques présentes sur le territoire irakien, et les met en relation avec le contenu des différentes résolutions adoptées en la matière[1426]. Elle en conclut que les organes de l'ONU ont eu une influence mineure sur les actes exécutifs réalisés en territoire irakien, et qu'ainsi « *le requérant s'est trouvé pendant toute la durée de sa détention sous l'autorité et le*

[1421] Cour EDH [GC], *Al-Jedda c. Royaume*-Uni, 7 juillet 2011, req. n°27021/08.
[1422] C. S. / Rés. 1511 (2003) 22 mai 2003.
[1423] C. S. / Rés. 1546 (2004), 8 juin 2004.
[1424] Cour EDH [GC], *Al-Jedda c. Royaume*-Uni, para. 64-68.
[1425] *Ibid.* para. 76.
[1426] *Ibid.* para. 78-83. Voir ég. N. HERVIEU, «Décès et internement impliquant l'armée britannique : même en Irak les États européens n'échappent pas à la Cour de Strasbourg», *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 10 juillet 2011.

contrôle du Royaume-Uni »[1427]. Par conséquent, les actes reprochés ne sont donc pas attribuables à l'ONU, et relèvent de la juridiction de l'État défendeur.

394. Le rattachement du contrôle. L'arrêt rendu dans l'affaire *Al-Jedda* vient donc tempérer la portée des précédents jurisprudentiels, et par la même apaiser les tourments qui ont animé une partie la doctrine. La Cour indique ici clairement que même lorsqu'un État mène une action sur la base d'une résolution adoptée sous l'empire du Chapitre VII, il reste susceptible de voir sa responsabilité engagée devant elle lorsqu'il commet une violation des droits et libertés des individus présents sous son autorité et son contrôle. En d'autres termes, les parties à la Convention EDH ne peuvent se parer des textes juridiques contraignants adoptés en application de la Charte des Nations unies pour se soustraire à leur obligation de respecter les droits fondamentaux. Cette nuance décisive semble avoir été reçue par les États. À titre d'exemple, dans l'affaire *Hassan et autres contre France*[1428] qui concerne l'action menée contre la piraterie somalienne, le défendeur a entrepris des actes coercitifs à l'encontre des requérants sur la base de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité. Il n'a cependant pas tenté de se défaire de sa juridiction en tentant d'attribuer l'acte litigieux à l'ONU, preuve il en est de l'influence de l'arrêt *Al-Jedda*[1429]. Reste que cet arrêt important ne remet pas pour autant en cause l'ensemble des précédents jurisprudentiels. Quand un État mène une action dans l'application d'une résolution du Conseil de sécurité, l'attribution de la responsabilité réside dans la détermination de l'entité à l'origine du contrôle[1430]. Aussi, en contexte maritime, si l'action d'un État est dirigée par une organisation internationale qui exerce un « *contrôle ultime* » sur les opérations, l'autorité pavillonnaire intervenante ne

---

[1427] *Ibid.* para. 85. Voir ég. M. MILANOVIC, «Al-Skeini and Al-Jedda in Strasbourg», *EJIL*, vol. 23, n°1, 2012, p. 136.

[1428] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, 4 décembre 2014, req. n°46695/10 et n° 54588/10. Voir ég. F. MESSINEO, «Things could only get better : Al-Jedda beyond behrami», *Military Law and the law of war review*, vol. 50, 2011, p. 339.

[1429] T. TREVES & C. PITEA, «Piracy, International law, and human rights», in N. BHUTA, *The frontiers of human rights*, Collected courses of the Academy of european law, éd. OUP, 2016, p. 108-109 : «*France did not raise this point in Hassan and others v. France, and the ECtHR did not examine the matter on its own motion. This confirms that states involved in counter-piracy operations pursuant to the authorization of the Security Council cannot solely rely on arguments based on attribution to the UN as a shield against allegations of human rights before the ECtHR*».

[1430] E. PAPASTAVRIDIS, «Allocating responsibility between EU and member states : the case of piracy off Somalia», in G. ANDREONE, G. BEVILACQUA, G. CATALDI & C. CINELLI, *Insecurity at sea : piracy and other risks to navigation*, Colloque de Naples, 2012, éd. Giannini, 2013, p. 99 : «*it seems that both international legal doctrine and the majority of international decisions consider that the decisive criterion for the attribution of the wrongful conduct to either the international organization or its Member States lies in who exerts effective control over the act or omission in question or, in the view of the author, who has the decision-making authority over the act or omission*». Voir ég. R. GOSALBO-BONO & S. BOELAERT, «The European Union's comprehensive approach to combating piracy at sea : legal aspects», », *op. cit*., p. 128.

devrait se voir imputer les actes litigieux[1431]. Toutefois, si cet État agit de son propre chef, même dans le cadre général d'une opération multinationale, les individus devraient relever de sa juridiction[1432]. Le rattachement du contrôle demeure susceptible de varier en fonction des éléments factuels de l'affaire, qui doivent être laissés à l'appréciation souveraine de la Cour EDH.

Section 2 – La protection des droits fondamentaux au cours des opérations menées en mer

395. Les organes juridictionnels de protection des droits fondamentaux veillent à ce que les actions menées par les États en mer contre les activités illicites soient réalisées dans le respect des garanties consacrées au sein des différents instruments conventionnels. À cet égard, elles sont venues consacrer un ensemble de garanties, tant procédurales que substantielles, reconnues aux particuliers et qui doivent être prises en compte dans le déroulement des opérations entreprises en contexte maritime. Les États sont ainsi tenus de satisfaire à des exigences précises lors de l'intervention contre le navire et les personnes présentes à bord (**Paragraphe 1**), ainsi que dans le traitement judiciaire de ces derniers devant les instances nationales (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : L'intervention en mer à l'aune des droits fondamentaux

396. Il ne revient pas aux juridictions qui veillent au respect des droits fondamentaux d'apprécier la licéité des titres d'intervention dont bénéficient les États en vertu du droit international. Cependant, elles peuvent apprécier la régularité des mesures prises à l'encontre des individus interpellés en application de ces textes internationaux, que ce soit pour s'assurer que l'intervenant a fait preuve d'un usage raisonné de la force (1) ou encore pour vérifier de la légalité des mesures privatives de liberté prises à l'encontre des individus appréhendés (2).

[1431] D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », *op. cit*., p. 91 : «*Where a unified command results in EU or NATO organs having 'effective control' over tactical-level conduct it may be that the ECHR does not apply, even if it would apply had the troop-contributing State been acting alone. Put another way, if a given warship is acting solely under the effective control of an international organization, a person in custody aboard cannot be within the flag State's effective control or ECHR jurisdiction*».

[1432] D. GUILFOYLE, «Counter-piracy law enforcement and human rights», *op. cit*., p. 158 : «*If national authorities can make this decision, then suspect pirates are likely within the capturing State's 'jurisdiction'*».

A. L'encadrement du recours à la force

397. Le recours à la force, en particulier la force létale, fait l'objet d'un encadrement pointilleux de la part des juridictions de contrôle des droits fondamentaux. Elles surbordonnent son emploi à des conditions strictes (1), et font peser sur les États certaines obligations dans le but de préserver le droit à la vie (2).

1) Des conditions de recours à la force

398. **La nécessité du recours à la force**. Les conditions de recours à la force dans le cadre des opérations réalisées en mer font l'objet d'un encadrement particulier, présent notamment dans la jurisprudence du TIDM et des juridictions arbitrales internationales[1433]. Les cours qui veillent au respect des droits fondamentaux apportent toutefois un éclairage différent, puisqu'elles analysent l'usage de la force essentiellement à l'aune des dispositions relatives au droit à la vie. Ce droit substantiel est consacré dans l'ensemble des conventions dédiées aux droits de l'homme[1434], et notamment à l'article 2 de la Convention EDH. Cet article pose d'abord le principe selon lequel « *le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi* », et ajoute que « *la mort ne peut être infligée à quiconque intentionnellement* ». Cette interdiction est nuancée dans la seconde partie de l'article, puisqu'il est indiqué que « *la mort n'est pas considérée comme infligée en violation de cet article dans les cas où elle résulterait d'un recours à la force absolument nécessaire* ». En d'autres termes, le recours à la force meurtrière n'est pas absolument interdit, mais il doit être employé en cas d'extrême nécessité. La Cour EDH apporte plusieurs indications additionnelles à ce sujet dans la célèbre affaire *McCann*[1435]. Dans cet arrêt rendu par la Grande Chambre, il est établi que le recours à la force létale peut être justifié « *lorsqu'il se fonde sur une conviction honnête considérée, pour des bonnes raisons, comme valable à l'époque des évènements* » pour les autorités étatiques intervenantes[1436]. Elle tient cependant à rappeler que ces mesures de coercition aux conséquences potentiellement funestes doivent être absolument nécessaires, condition qui doit

[1433] *Cf. supra*, n°85 et 350.
[1434] Article 6 du PIDCP, article 2 de la Convention EDH, article 4 de la Convention ADH, Article 4 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples.
[1435] Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, 27 septembre 1995, req. n°18984/91. Voir ég. S. JOSEPH, «Denouement of the deaths on the rock : the right to life of terrorists», *NQHR*, vol. 14(1), 1996, p. 12.
[1436] Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, para. 200. Voir ég. Cour EDH [GC], *Makaratzis c. Grèce*, 20 décembre 2004, req. n°50385/99. Ég. Cour EDH, *Finogenov et autres c. Russie*, 20 décembre 2011, req. n°18299/03 et n°27311/03.

être appréciée de manière stricte au vu des circonstances qui entourent l'espèce[1437]. La jurisprudence de la Cour IADH se place dans le sillage de la Cour EDH. Après avoir rappelé que les opérations de maintien de l'ordre doivent être réalisées dans le respect des droits fondamentaux[1438], la Cour de San José fait directement écho aux arrêts rendus par celle de Strasbourg pour exiger que le recours à la force satisfasse à ce critère de nécessité[1439]. En ce qui concerne l'usage de la force dans un contexte maritime, la jurisprudence de la Cour EDH offre plusieurs exemples tout à fait intéressants. Dans l'affaire *Hassan*[1440], les forces françaises sont intervenues à l'encontre d'un groupe de pirates somaliens qui détenait en otage des ressortissants français. Au cours de l'assaut mené par les troupes françaises, l'un de ces pirates a trouvé la mort. Devant la Cour, la question d'une hypothétique violation du droit à la vie ne s'est cependant pas posée. L'usage de la force semble ici rendu indispensable à la libération des captifs et donc conforme aux exigences établies par l'article 2 § 2. Dans le même ordre d'idée, le fait que les autorités espagnoles répondent à des tirs des membres d'équipage d'un navire suspecté de contenir une quantité importante de stupéfiants n'a pas fait l'objet d'une quelconque contestation devant la Cour dans l'affaire *Rigopoulos*[1441]. Plus surprenant, le décès accidentel dans l'affaire *Medvedyev* d'un des suspects après un tir dit « *d'intimidation* » n'a pas non plus été soulevé devant la juridiction strasbourgeoise[1442]. Ces différentes affaires montrent bien que le recours à la force, même léthale, est possible en

[1437] Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, para. 147-149.

[1438] Cour IADH, *Bámaca Velásquez c. Guatemala*, 25 novembre de 2000, Série C, n°217, para. 174 : «*The State has the right and obligation to guarantee its security and maintain public order, its powers are not unlimited, because it has the obligation, at all times, to apply procedures that are in accordance with the law and to respect the fundamental rights of each individual in its jurisdiction*». Voir ég. J. J. URBINA, «Respect des droits de l'homme et recours à la coercition armée dans la répression des activités illicites en mer», in A. DEL VECCHIO & F. MARRELLA, *Droit international et gouvernance maritime – Défis actuels pour les organisations internationales d'intégration économique*, Vème Colloque ordinaire de l'association internationale du droit de la mer, Venise, 20-21 novembre 2014, éd. Scientifica, 2016, p. 137.

[1439]Cour IADH, *Montero-Aranguren et autres (Detention Centre of Catia) v. Venezuela*, 5 juillet 2006, Série C, n°150, para. 68 : **«** *the use of firearms and lethal force against people by law enforcement officers -which must be generally forbidden- is only justified in even more extraordinary cases. The exceptional circumstances under which firearms and lethal force may be used shall be determined by the law and restrictively construed, so that they are used to the minimum extent possible in all cases, but never exceeding that use "absolutely necessary" in relation to the force or threat to be repealed*». Voir ég. Cour IADH, *Zambrano Vélez et autres. c. Équateur*, 4 juillet 2007, Serie C, N°166, para. 84. Ég. P. TAVERNIER, « Le recours à la force par la police », *op. cit*., p. 61. Voir ég. M. C. NOTO, « Mesures anti-piraterie en Somalie entre les droits de l'homme et les garanties du droit humanitaire. La contribution de la jurisprudence et de la pratique des mécanismes de contrôle non juridictionnel », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law - Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 508.

[1440] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, 4 décembre 2014, req. n°46695/10 et n°54588/10.

[1441] Cour EDH, *Rigopoulos c. Espagne*, 12 janvier 1999.

[1442] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 13. Voir ég. D. BATSALAS, «Maritime interdiction and human rights», *op. cit*., p. 438. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *op. cit*., p. 878.

contexte maritime. Son emploi doit néanmoins rester exceptionnel, et être rendu nécessaire par les évènements qui se présentent aux forces d'intervention.

399. La proportionnalité du recours à la force. Outre cette exigence de nécessité, la force doit également être employée de manière proportionnelle à la gravité de la menace à laquelle les autorités intervenantes sont confrontées. Cette condition additionnelle n'est pas présente formellement dans l'article 2 de la Convention EDH, mais elle est énoncée dans différents arrêts rendus par les juridictions en charge des droits fondamentaux. Encore une fois dans l'affaire *McCann*, la Grande Chambre précise que « *la force utilisée doit en particulier être strictement proportionnée aux buts* » poursuivis par l'article 2[1443]. Il en va de même de la Cour IADH qui a tenu à rappeler que « *le recours excessif ou disproportionné de la force par les agents de la force publique qui conduisent à la perte de vie humaine est susceptible d'être assimilé à une privation arbitraire de la vie* »[1444]. Au surplus, la Cour EDH indique que ce critère de proportionnalité doit s'apprécier en rapport à la gravité de l'infraction commise[1445]. Ainsi, l'usage de la force en mer est susceptible de varier en fonction de la menace à la sûreté maritime appréhendée. Le professeur Urbina considère à cet égard qu'en dehors des situations de légitime défense, l'usage de la force meurtrière devrait être proscrit pour les comportements délictueux et criminels « *de nature non violente* », comme la pêche INN, le trafic de migrants, ainsi que plus généralement pour les atteintes à l'environnement[1446]. En revanche, cet auteur considère que le recours à des mesures de coercition potentiellement létales est tout à fait justifiable pour faire face à des actes de piraterie et de vol à main armée, de terrorisme maritime, mais aussi pour lutter contre le trafic d'armes de destruction massive et de drogue[1447]. Bien entendu, cette distinction n'est que théorique, et reste soumise à

[1443] Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, para. 149 : « *La force utilisée doit en particulier être strictement proportionnée aux buts mentionnés au paragraphe 2 a), b) et c) de l'article 2 (art. 2-2-a-b-c)* ». Voir ég. Cour EDH, *Wasilewska et Kalucka c. Pologne*, 23 février 2010, req. n°28975/04 et n°33406/04, para. 56-57.

[1444] Cour IADH, *Zambrano Vélez et autres. c. Équateur*, para. 85 : «*the use of force must be limited by the principles of proportionality, necessity and humanity. Excessive or disproportionate use of force by law enforcement officials that result in the loss of life may therefore amount to arbitrary deprivations of life. The principle of necessity justifies only those measures of military violence which are not forbidden by international law and which are relevant and proportionate to ensure the prompt subjugation of the enemy with the least possible cost of human and economic resource*». Traduction personnelle. Voir ég. Cour IADH, *Neira Alegria c. Pérou*, 19 janvier 1995, Série C, n°20, para. 76. Ég. G. BEVILACQUA, «The Use of force against the business model of migrant smuggling and human trafficking to maintain international peace and security in the Mediterranean», in G. CATALDI, *A Mediterranean perspective on migrants' flows in the European Union : protection of rights, intercultural encounters and integration policies*, éd. Scientifica, 2016, p. 131.

[1445] Cour EDH [GC], *Natchova et autres c. Bulgarie*, 6 juillet 2005, req. n°43577/98 et n°43579/98, para. 96.

[1446] J. J. URBINA, «Respect des droits de l'homme et recours à la coercition armée dans la répression des activités illicites en mer», *op. cit*., p. 143.

[1447] *Ibid.* p. 144.

interprétation en fonction des différentes situations qui se présentent aux agents d'intervention présents en mer. Si par exemple un navire suspecté de s'être livré à un acte de pêche illicite refuse de se rendre, entreprend des manœuvres dangereuses, et que les membres de bord montrent une attitude véhémente ou belliqueuse, l'intervenant pourrait vraisemblablement recourir à la force sans que cela puisse apparaître disproportionné. Dans tous les cas, les États sont manifestement invités à faire preuve de circonspection, en particulier lorsque leurs actions sont susceptibles d'engendrer une fin funeste pour les personnes suspectes.

2) Des obligations positives à la charge des États

400. Une obligation de protéger les individus. L'article 2 de la Convention EDH ne se limite pas qu'à demander aux États de s'abstenir dans la mesure du possible d'employer la force létale. Il fait également naître des « *obligations positives* » à la charge des États, qui se manifestent à grands traits comme des « *obligations d'action (...) non expressément prévues par le texte de la Convention* »[1448]. D'origine jurisprudentielle, ces obligations ont initialement été évoquées par la Cour EDH dans l'*affaire linguistique belge*[1449], avant d'être définitivement consacrées par la jurisprudence ultérieure[1450]. En ce qui concerne le droit à la vie, l'arrêt *L.C.B. c. Royaume-Uni* établit clairement que « *l'article 2 § 1 astreint l'État non seulement à s'abstenir de provoquer la mort de manière volontaire et irrégulière, mais aussi à prendre les mesures nécessaires à la protection de la vie des personnes relevant de sa juridiction* »[1451]. Cette obligation d'agir pèse sur les États, même lorsque ces derniers sont amenés à intervenir en contexte maritime. C'est du moins ce que semble retenir à demi-mot la

[1448] C. MADELAINE, *La Technique des obligations positives en droit de la Convention européenne des droits de l'homme*, Thèse, Université de Montpellier, 2012, éd. Dalloz, 2014, p. 27. Voir ég. S. BORELLI, « Positive Obligations of States and the Protection of Human Rights », *Interights Bulletin*, vol. 15(4), 2006, p. 102.

[1449] Com. EDH, *Affaire relative à certains aspects du régime linguistique de l'enseignement en Belgique*, 24 juin 1965, req. n°1474/62, p. 340.

[1450] Cour EDH, *Airey c. Irlande*, 9 octobre 1979, req. n°6289/73. Voir ég. Cour EDH, *Marckx c. Belgique*, 13 juin 1979, req. n°6833/74. Ég. F. SUDRE, « Les obligations positives dans la jurisprudence européenne des droits de l'homme », *RTDH*, 1995, p. 365. Ég. S. VAN DROOGHENBROECK, *La proportionnalité dans le droit de la Convention européenne des droits de l'homme – prendre l'idée simple au sérieux*, Thèse, Facultés universitaires Saint-Louis, 2001, éd. FUSL, 2002, p. 135-143. Ég. H. DUMONT & I. HACHEZ, « Les obligations positives déduites du droit international des droits de l'homme : dans quelles limites ? », in Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. FUSL, 2007, p. 55-64.

[1451] Cour EDH, *L.C.B. c. Royaume-Uni*, 9 juin 1998, req. 23413/94, para. 36. Voir ég. K. HAJIYEV, «The evolution of positive obligations under the European Convention on human rights – by the European Court of human right», in *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant*, *Mélanges en l'honneur de Christos L. Rozakis*, éd. Bruylant, 2011, p. 209.

Cour dans l'affaire *Xhavara*[1452]. De surcroît, les juges de Strasbourg ajoutent dans l'arrêt *Osman* qu'il revient aux États « *de prendre préventivement des mesures d'ordre pratique pour protéger l'individu dont la vie est menacée par les agissements criminels d'autrui* »[1453]. Autrement dit, les agents étatiques sont tenus d'assurer la protection des individus présents sous leur juridiction contre les attaques fomentées par des groupes criminels. Il reste que l'étendue de cette obligation s'avère difficile à évaluer dans le cadre des opérations menées en mer. À la suite de la décision de recevabilité rendue dans l'affaire *Finogenov*[1454], certains auteurs ont transposé le raisonnement des juges dans une perspective maritime pour en déduire que les États parties à la Convention EDH sont susceptibles de voir leur responsabilité engagée devant la Cour s'ils ont connaissance qu'une prise d'otage se prépare à bord d'un navire battant leur pavillon et qu'ils décident de ne pas intervenir[1455]. Cette hypothèse semble admissible, d'autant que les arrêts les plus récents semblent confirmer que l'obligation de protéger qui pèse sur les États peut concerner les situations dans lesquelles des individus sont détenus contre leurs grés par des groupes criminels. Par exemple, dans l'affaire *Tagayeva c. Russie* de 2017[1456], la Cour EDH considère que l'État concerné a violé les obligations positives dégagées de l'article 2 de la Convention puisqu'il n'a pas, en dépit des informations à sa disposition, entrepris la réalisation de mesures de sécurité préventives alors qu'un danger réel et imminent pesait sur les individus présents sous sa juridiction[1457]. Sur cette base, il est possible d'envisager qu'un État qui disposerait d'informations concernant une attaque menée contre un de ces navires et qui s'abstiendrait d'agir pourrait potentiellement voir sa responsabilité engagée devant la Cour.

401. Des obligations procédurales. Afin de s'assurer que les États fassent un usage raisonné et proportionné de la force, les organes de contrôle des droits de l'homme font

[1452] Cour EDH, *Xhavara et autres c. Italie et Albanie*. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», *op. cit*., p. 128 : «*Italy therefore, had to take 'all the necessary measures to avoid, in particular, drowning'*».

[1453] Cour EDH [GC], *Osman c. Royaume-Uni*, 28 octobre 1998, req. n°23452/94, para. 115.

[1454] Cour EDH, *Finogenov et autres c. Russie*, 18 mars 2010, req. n° 18299/03, para. 173. Recevabilité

[1455] S. P. BODINI, « Fighting maritime piracy under the European Convention on human rights », *EJIL*, vol. 22, n°3, 2011, p. 838-839. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», *op. cit*., p. 129. Ég. M. C. NOTO, « Mesures anti-piraterie en Somalie entre les droits de l'homme et les garanties du droit humanitaire. La contribution de la jurisprudence et de la pratique des mécanismes de contrôle non juridictionnel », *op. cit*., p. 509 : « *Si un État est conscient de l'existence d'un risque réel et imminent pour la vie des otages, il doit mettre en œuvre, dans le moment le plus opportun, les mesures de prévention, sinon il pourrait être retenu responsable des conséquences découlant de la capture* ».

[1456] Cour EDH, *Tagayeva et autres c. Russie*, 13 avril 2017, req. n°26562/07.

[1457] *Ibid.* para. . 482-492.

également peser sur eux des obligations d'ordre procédurales. Il ressort aussi bien de la jurisprudence de la Cour EDH que de celle de la Cour IADH[1458] que les conditions de recours à la force doivent faire l'objet d'un encadrement scrupuleux en interne. Dans l'arrêt rendu dans l'affaire *Osman*, les juges de Strasbourg demandent que soit établie « *une législation pénale concrète dissuadant de commettre des atteintes contre la personne et s'appuyant sur un mécanisme d'application conçu pour en prévenir, réprimer et sanctionner les violations* »[1459]. Cette obligation est confortée dans l'affaire *Makaratzis*, dans laquelle la Cour énonce que les États sont tenus par un « *devoir primordial d'assurer le droit à la vie en mettant en place un cadre juridique et administratif propre à dissuader de commettre des atteintes contre la personne et s'appuyant sur un mécanisme d'application conçu pour en prévenir, supprimer et sanctionner les violations* »[1460]. Ainsi, tout emploi de la force doit nécessairement être fondé sur des dispositions législatives ou réglementaires internes protectrices du droit à la vie. Par ailleurs, la Cour de Strasbourg comme celle de San José demandent à ce qu'une enquête indépendante soit diligentée lorsque le recours à la force a eu pour conséquence le décès d'un individu[1461]. À nouveau, il est opportun d'indiquer que cette protection procédurale est valable aussi bien en mer qu'à terre. Il ressort des décisions *Xhavara* et *Leray* que même lorsque les violations alléguées de l'article 2 sont nées dans un contexte maritime, les États demeurent contraints de procéder à une telle investigation[1462]. Toutefois, il faut signaler que la Cour peut être amenée à faire preuve d'une certaine mansuétude dans l'appréciation de cette exigence. C'est le cas notamment lorsque les

[1458] Cour IADH, *Zambrano Vélez et autres. c. Équateur*, para. 86. Voir ég. J. J. URBINA, «Respect des droits de l'homme et recours à la coercition armée dans la répression des activités illicites en mer», *op. cit*., p. 144.

[1459] Cour EDH [GC], *Osman c. Royaume-Uni*, para. 115. Voir ég. K. HAJIYEV, «The evolution of positive obligations under the European Convention on human rights – by the European Court of human right», *op. cit*., p. 210.

[1460] Cour EDH [GC], *Makaratzis c. Grèce*, para. 57. Voir ég. Cour EDH [GC], *Natchova et autres c. Bulgarie*, para. 99-100.

[1461] Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, para. 161. Voir ég. Cour EDH, *Kaya c. Turquie*, 19 février 1998, req. n°26623/07, para. 86-87. Ég. Cour IADH, *Velasquez Rodriguez c. Honduras*, 29 juillet 1988, Serie C, n°7, para. 180. Ég. C. MADELAINE, *La Technique des obligations positives en droit de la Convention européenne des droits de l'homme*, *op. cit*., p. 349. Ég. J. F. AKANDJI-KOMBÉ, « L'obligation positive d'enquête sur le terrain de l'article 3 CEDH », in C. A. CHASSIN, *La portée de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme*, Colloque de Caen, 2005, éd. Bruylant, 2006, p. 142.

[1462] Cour EDH, *Xhavara et autres c. Italie et Albanie*, para. 2 : « *La Cour observe qu'en l'espèce des poursuites ont été entamées contre X, le commandant du Sibilla, qui a été accusé d'homicide involontaire et d'avoir provoqué un naufrage, et qui a été renvoyé en jugement devant le tribunal compétent. Rien ne permet de penser que l'enquête menée par les autorités italiennes a été inefficace ou non indépendante* ». Voir ég. Cour EDH, *Leray et autres c. France*, para. 1 : « *En l'espèce, plusieurs procédures pénales et administratives ont été engagées à la suite du naufrage, et les rapports d'enquête, ainsi que les juridictions saisies de l'affaire, ont conclu, aux termes d'une analyse détaillée et de décisions motivées, à l'absence de faute de l'État tant dans le contrôle technique du navire que dans la réalisation des opérations de sauvetage. La Cour n'aperçoit aucun élément susceptible de remettre en cause le constat dégagé par les juridictions internes*».

opérations se sont déroulées dans un contexte difficile[1463], ce qui est virtuellement le cas en mer[1464]. Il reste que les États sont, en toute hypothèse, tenus d'établir en interne un cadre juridique précis qui couvre à la fois les conditions, mais aussi les conséquences du recours à la force.

B. La légalité de la privation de liberté

402. Les juridictions qui veillent au respect des droits fondamentaux, et particulièrement la Cour EDH, apportent un soin particulier pour s'assurer que toute mesure de privation de liberté, même réalisée en mer, soit fondée juridiquement (1) et conforme au principe de sécurité juridique (2).

1) Les fondements de la détention

403. Sur la base des textes internationaux. Le droit à la liberté et à la sûreté constitue une garantie fondamentale consacrée dans les différents instruments conventionnels relatifs aux droits de l'homme[1465]. L'article 5 § 1 de la Convention EDH énonce que « *toute personne a droit à la liberté et à la sûreté* », et ajoute que « *nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas suivants et selon les voies légales* ». En ce sens, toute privation de liberté d'un individu qui se trouve sous la juridiction d'un État partie doit s'appuyer sur une base légale fermement établie, afin de parer à toute mesure coercitive potentiellement arbitraire[1466]. Cette restriction de liberté est matérialisée non seulement lorsque les individus concernés sont placés en détention ou même en rétention. Par exemple, ont été considérés comme « *privés de libertés* » des migrants interceptés sur l'espace maritime placés en rétention à bord d'un navire[1467]. Dans le cadre des opérations menées en mer, la Cour a eu l'occasion d'apprécier la légalité des mesures privatives de liberté à l'occasion de l'affaire *Medvedyev*. Sans qu'il soit nécessaire de revenir sur la situation factuelle, il est opportun de rappeler que les autorités françaises se sont

[1463] Cour EDH [GC], *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, p. 164.
[1464] I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 182. « *In this respect, the ECtHR has accepted that there is some flexibility afforded to States in this respect when 'difficult security considerations' prevail, which may be indeed be the case during some police operations at sea, for example in the case of the fight against piracy* ». Voir ég. T. TREVES & C. PITEA, «Piracy, International law, and human rights», *op. cit*., p. 114.
[1465] Article 9 du PIDCP, article 7 de la Convention ADH, Article 6 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples.
[1466] Cour EDH [GC], *McKay c. Royaume-Uni,* 3 octobre 2006, req. n°543/03, para. 30. Voir ég. P. HENNION-JACQUET, « Délai de route prégarde à vue : quand la Cour européenne des droits de l'homme suspend le vol du temps », *D.*, 2008, p. 3055.
[1467] Cour EDH [GC], *Khlaifia et autres c. Italie*, 1 septembre 2015, req. n°16483/12, para. 65-72.

appuyées sur une note verbale de l'autorité pavillonnaire pour intervenir contre le navire interlope et placer en détention à son bord les suspects. Ces derniers ont contesté la légalité de cette privation de liberté qu'ils considèrent comme dépourvue de toute base légale[1468]. La Cour EDH est donc invitée à se prononcer sur la détention d'individus qui se sont livrés à une activité illicite dans les eaux internationales. Dès les premières lignes de son raisonnement, les juges de Strasbourg tiennent à rappeler qu'« *il est essentiel que les conditions de la privation en vertu du droit interne et/ou du droit international soient clairement définies* »[1469]. À ce titre, ils portent leur analyse sur l'article 108 de la CNUDM invoqué par le défendeur comme fondement de la détention, qui introduit une coopération à initiative pavillonnaire[1470]. La Cour rejette cette disposition comme base légale pouvant justifier la privation de liberté des requérants. Elle considère que l'initiative de ce mode de coopération doit émaner de l'État du pavillon, et de lui seul. Elle remarque ici que cet article « *ne signifie pas (...) que le texte accorde aux États une autorisation générale de demander une coopération à chaque fois qu'ils pensent qu'un navire ne battant pas leur pavillon se livre à un tel trafic* »[1471]. Ce raisonnement est tout à fait conforme au contenu même de la CNUDM, et traduit au passage à nouveau les limites inhérentes à cet article pour mener une action efficace contre le trafic international de stupéfiants[1472]. À cette étape du raisonnement, la Cour se livre à un remarquable *obiter dictum* dans lequel elle se livre à une analogie entre les dispositions de la CNUDM relatives à la piraterie et celles qui concernent le trafic de stupéfiants[1473]. À cette fin, elle semble encline à admettre que les articles qui traitent de la piraterie maritime peuvent constituer une base légale satisfaisante pour justifier de la détention des individus[1474].

[1468] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 43.
[1469] *Ibid.* para. 80.
[1470] *Cf. supra*, n°176.
[1471] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 84.
[1472] *Ibid.* para. 85. Voir ég. V. BORÉ-EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États? », *op. cit*., p. 63-64.
[1473] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para 101 : « *Aux yeux de la Cour, on ne peut que regretter que la lutte internationale contre le trafic de stupéfiants en haute mer ne soit pas mieux coordonnée, compte tenu de la mondialisation croissante du problème. (...) Au regard tant de la gravité que de l'ampleur du problème posé par le trafic de stupéfiants, une évolution du droit international public qui consacrerait le principe selon lequel tous les Etats auraient compétence par exception à la règle de l'Etat du pavillon constituerait une avancée significative dans la lutte contre cette activité illicite. Cela permettrait d'aligner le droit international relatif au trafic de stupéfiants sur ce qui existe déjà depuis longtemps pour la piraterie* ».
[1474] C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *op. cit*., p. 37. « *Il est peu probable que dans les affaires de piraterie en haute mer, les États rencontrent une quelconque difficulté pour justifier de l'arraisonnement du navire pirate et la capture des individus, tant fondé sur le droit convention que sur la coutume* ». Voir ég. D. BATSALAS, «Maritime interdiction and human rights», *op. cit*., p. 442. : «*on the one hand, it may be supposed that a treaty such as the 1982 UN convention on the Law of the Sea could satisfy the requirements set out by the court. At least as far as piracy is concerned, the 1982 convention could be considered clear and detailed enough to pass both the tests of a process that is thoroughly prescribed by law*

Toutefois, le contenu de l'article 108 s'avère à lui seul insuffisant aux yeux de la Cour, d'autant que l'État du pavillon dans la présente affaire n'est pas partie à la CNUDM. L'État défendeur invoque en outre l'article 110 comme base légale pour fonder juridiquement la détention des requérants. Plus précisément, il soutient que le navire suspect n'arborait aucun pavillon au moment de l'intervention, et que par conséquent il pouvait être contrôlé par quiconque. La Cour fait aisément litière de cet argument qui repose sur une incohérence majeure. En effet, la position du défendeur est éminemment paradoxale, puisqu'il invoque à la fois l'obtention du consentement de l'État du pavillon pour légitimer son action, avant d'expliquer que le navire en question ne porte aucune marque le rattachant à un État[1475]. En outre, il faut bien admettre que les dispositions de l'article 110, pris isolément, peuvent difficilement apparaître comme une base légale satisfaisante au regard de l'article 5 § 1 de la Convention EDH pour couvrir une mesure privative de liberté. À l'exception des actes de piraterie maritime, l'État du pavillon conserve un monopole pour initier des poursuites[1476]. La Cour s'est enfin penchée sur la légalité de la détention d'individus sur la base d'un texte de droit international dans l'affaire *Hassan et autres c. France*. Elle retient cette fois-ci que la résolution 1816 (2008) satisfait aux conditions posées par l'article 5 § 1 de la Convention EDH et justifie la détention de pirates somaliens[1477]. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que ce n'est pas la licéité de l'intervention contre le navire en elle-même qui est examinée ici, mais bien l'incidence de cette intervention sur les individus en rapport aux droits et libertés consacré par la Convention EDH[1478].

404. Sur la base du droit national. La Cour ne se limite pas qu'à apprécier les dispositions de droit international. À nouveau dans l'arrêt rendu dans l'affaire *Medvedyev*, la Cour porte son attention sur la loi nationale française relative au trafic de stupéfiants par voie maritime

---

and the one of foreseeability». Ég. S. P. BODINI, « Fighting maritime piracy under the European Convention on human rights », *op. cit*., p. 831.

[1475] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 86-87.

[1476] *Cf. supra*, n°96. Voir ég. A. ORAKHELASHVILI, *Akehurst's Modern introduction to international law*, 8th edition, éd. Routledge, 2018, p. 193 : «*This power is reaffirmed in Article 110 of the 1982 Convention, but has been interpreted rather strictly by the European Court of Human rights in Medvedyev v. France, where it was not seen as a sufficient international legal basis to justify what would otherwise amount to a violation of Article 5 ECHR*».

[1477] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, para. 68 : « *Autrement dit, au vu de cette résolution, les requérants pouvaient prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, qu'en détournant le Carré d'As et en prenant son équipage en otage, ils risquaient d'être arrêtés et détenus par les forces françaises en vue d'être conduits devant les juridictions françaises* ».

[1478] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 10 : «*The ECHR is not, however, an international tribunal authorized to decide on the legality of a ship's arrest on the high seas. Such legality is relevant for it specific purposes, which are concerned with the rights of individuals*».

pour apprécier les fondements de la détention[1479]. Il faut bien relever que cette loi, qui a entre-temps été largement modifiée, apparaît dans ses grandes lignes comme une transposition de la Convention de Vienne de 1988. À cet égard, elle reconnaît la faculté des autorités françaises à détenir des individus qui se sont livrés à un trafic illicite de stupéfiants en mer essentiellement dans deux situations. Premièrement, lorsque le navire en question bat pavillon français, application classique de la règle de l'exclusivité, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Deuxièmement, cette loi prévoit la privation de liberté de ressortissants étrangers présents à bord d'un navire battant pavillon d'un État tiers lorsque celui-ci est partie à la Convention de 1988 et qu'il consent à l'intervention[1480]. Or, l'État pavillon du navire intercepté dans l'affaire *Medvedyev* n'est pas partie à cette convention internationale. Il s'en infère que la législation française ne peut constituer pas une base légale suffisante au regard de l'article 5 § 1 pour permettre la détention des requérants, puisqu'elle ne prévoit les cas dans lesquels la détention est consentie par un État non partie à la Convention de 1988[1481]. L'arrêt rendu dans l'affaire *Hassan* s'inscrit dans la même veine. La Cour considère que le droit national relatif aux actes de piraterie s'avère trop imprécis eu égard aux conditions de détention des individus suspectés[1482]. Elle retient donc que le système juridique français ne présente pas de garanties suffisantes contre les atteintes arbitraires[1483]. Ainsi, même lorsque le droit international reconnaît aux États la capacité de prendre des mesures privatives de libertés à l'encontre d'individus suspectés de s'être livrés à une activité prohibée, représenté dans cette dernière affaire par la résolution 1816 (2008), la Cour exige que le droit national le soit tout autant[1484].

405. Sur la base d'un accord bilatéral. Dans l'affaire *Medvedyev*, la Cour s'intéresse à la note verbale adressée par l'État du pavillon à l'État intervenant, et se demande si cette dernière est susceptible de constituer un fondement à la privation de liberté des requérants. Son raisonnement est particulièrement éclairant : elle reconnaît que l'absence de ratification par l'État du pavillon de la Convention de 1988 ne l'empêche pas de prendre des accords en

[1479] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 90.
[1480] *Ibid.* para. 34-37.
[1481] *Ibid.* para. 92.
[1482] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, para. 69 : « *La Cour constate cependant que le droit applicable à l'époque des faits à la situation des personnes arrêtées par les forces françaises à raison d'actes de piraterie commis en haute mer ne comportait aucune règle définissant les conditions de la privation de liberté susceptible de leur être ensuite imposée dans le but de les conduire devant l'autorité judiciaire compétente* ».
[1483] *Ibid.* para. 70-72.
[1484] I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit.*, p. 183 : «*A reference to the power to arrest under international law, even if it is contained in a generally accepted norm such as that allowing every state to arrest pirates, may not be sufficient to fulfil the requirement of precision if adequate domestic legislation that defines the conditions for the deprivation of liberty is missing*».

matière de lutte contre le trafic de stupéfiants avec d'autres États[1485]. Elle ajoute que la note verbale entre les deux États concernés constitue une source de droit, et que sur cette base, elle peut légitimer l'adoption de mesures coercitives à l'encontre des individus qui se sont livrés à un acte illicite. Enfin, elle remarque que cette note constitue la seule base juridique pertinente susceptible de justifier la détention des requérants dans la présente affaire[1486]. La Cour admet donc qu'un accord bilatéral peut constituer un fondement valable à la détention d'individus qui se sont livrés à une menace à la sûreté maritime. Toutefois, elle estime que le contenu même de cette note s'avère insuffisant en rapport aux exigences de l'article 5 § 1 de la Convention EDH[1487]. En effet, cet accord donné par l'autorité pavillonnaire ne traite que du navire en lui-même, sans faire à aucun moment mention des différents individus embarqués. À partir de là, la Cour estime que « *le sort des membres de l'équipage n'était pas couvert de façon suffisamment précise par le contenu de cette note et que, partant, il n'est pas établi que leur privation de liberté faisait l'objet d'un accord entre les deux États susceptible de représenter un droit « clairement défini » au sens de la jurisprudence de la Cour* »[1488]. Autrement dit, l'accord passé au travers de cette note aurait dû se focaliser sur les individus présents à bord, et non pas sur le navire. Le défendeur dans cette affaire, à savoir l'État français, semble avoir tiré les conséquences de cet arrêt de la Cour EDH, puisque dans l'affaire *Vassis*, l'autorisation d'arraisonner le navire donnée par l'État du pavillon comprend expressément le transfert juridictionnel des individus présents à bord[1489]. Dans tous les cas, la Cour consent à ce qu'un État puisse mettre en détention des individus ayant commis un acte répréhensible sur la base d'un accord bilatéral passé avec l'État du pavillon, à la condition que cet accord fasse preuve d'une clarté suffisante. Dans cette perspective, il est intéressant de constater que si l'intervention contre le navire peut paraître licite du point de vue du droit de

[1485] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 95.

[1486] E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *op. cit*., p. 874 : «*This was also upheld by the Grand Chamber, which unequivocally affirmed that 'the diplomatic note officialized Cambodia's agreement to the interception of the Winner*». Voir ég. A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », *op. cit*., p. 477.

[1487] D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », *op. cit*., p. 96. Voir ég. N. HERVIEU, « Affaire du Winner : la Cour européenne esquive la question du statut du Procureur de la République », *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 29 mars 2010.

[1488] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 99

[1489] Cour EDH, *Vassis et autres c. France*, 27 juin 2013, req. n°62736/09, para. 9.

la mer, les mesures prises contre les personnes sont susceptibles de ne pas l'être au regard des droits de l'homme[1490].

2) L'exigence d'un cadre de privation de liberté précis

406. Le caractère prévisible. Non content d'exiger que toute mesure privative de liberté dispose d'un fondement textuel clair, la Cour requiert également qu'elle fasse preuve d'une certaine prévisibilité. Ce critère forgé par la jurisprudence fait écho au principe général de sécurité juridique, selon lequel il est nécessaire que « *toute loi soit suffisamment précise pour éviter tout risque d'arbitraire et pour permettre au citoyen – en s'entourant au besoin de conseils éclairés – de prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences de nature à dériver d'un acte déterminé* »[1491]. Ce *dictum* de l'arrêt *Steel* est repris *verbatim* dans l'arrêt rendu par la Grande chambre dans l'affaire *Medvedyev*[1492]. En application de ce critère, la Cour considère que l'accord passé entre les deux États concernés ne résulte en rien d'une pratique courante et bien établie. Compte tenu du caractère exceptionnel de la note verbale, cumulé au fait que l'État du pavillon n'est partie à aucune des conventions internationales relatives au trafic illicite de stupéfiants en contexte maritime, elle déduit que cette note verbale ne peut passer pour « *prévisible* »[1493]. La Cour en profite pour se livrer à un nouveau parallèle sur le cadre juridique international relatif au trafic de stupéfiants et regrette qu'« *au regard tant de la gravité que de l'ampleur du problème posé par le trafic de stupéfiants, une évolution du droit international public qui consacrerait le principe selon lequel tous les États auraient compétence par exception à la règle de l'État du pavillon constituerait une avancée significative dans la lutte contre cette activité illicite* »[1494]. Elle conclut son développement en appelant de ces vœux une transposition du cadre juridique relatif à la piraterie pour le trafic illicite de stupéfiants. Cette évolution peut paraître souhaitable[1495], mais elle reste difficilement envisageable à l'heure actuelle, en raison des

[1490] E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», *op. cit*., p. 137 : «*It follows that while the same conduct, i.e. the interception of the Winner and the assertion of jurisdiction over the crewmembers, was lawful under international law of the sea, it was held unlawful under international human rights law, namely, in violation of article 5 of the ECHR*».

[1491] Cour EDH, *Steel et autres c. Royaume-Uni*, 23 septembre 1998, req. n°24838/94, para. 54.

[1492] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 80. Voir ég Cour EDH [GC], *Khlaifia et autres c. Italie*, para. 92.

[1493] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 100.

[1494] *Ibid.* para. 101.

[1495] E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *op. cit*., p. 877 : «*This would be de lege ferenda very positive and welcome, in the sense that it would dissipate all these uncertainties concerning enforcement jurisdiction over drug smugglers on the high seas*».

réticences marquées de nombreux États qui voient d'un mauvais œil une extension des possibilités d'interférer à leur monopole à bord des navires battant leur pavillon. Quoi qu'il en soit, la Cour retient que la détention des requérants ne correspond pas aux exigences requise par l'article 5 § 1, puisque la base légale invoquée, à savoir la note verbale, ne satisfait pas au principe général de sécurité juridique en raison de son défaut de prévisibilité[1496].

407. Une approche restrictive. Le raisonnement opéré dans l'affaire *Medvedyev* a fait l'objet de réserves de la part de plusieurs juges qui se sont prononcés dans une opinion partiellement dissidente. Ces derniers regrettent la lecture étroite qui est faite de cette note verbale. Ils estiment notamment que « *l'exigence de sécurité juridique (...) a été entendue, dans les circonstances, de façon excessivement rigoureuse* »[1497]. Ils plaident en faveur d'une vision plus pragmatique de la lutte contre les activités illicites en mer, et donc d'une lecture plus souple de l'article 5 § 1 compte tenu du contexte si particulier dans lequel a eu lieu la détention des requérants[1498]. Il est vrai que dans cet arrêt, la Cour se montre particulièrement scrupuleuse, et pèche peut-être par excès de zèle. Elle aurait aussi bien pu considérer qu'à partir du moment où l'État du pavillon autorise l'intervenant à « *engager des poursuites judiciaires* » contre le navire, confère la note verbale, il autorise implicitement la détention des personnes présentes à bord[1499]. Une telle démonstration paraît d'ailleurs suivre la conception unitaire du navire qui est portée par le TIDM[1500]. Au contraire, la Cour fait le choix d'adopter une analyse stricte et exige qu'une dissociation claire soit opérée entre les mesures entreprises contre les biens (le navire), et les personnes présentes à bord. Cette exigence de prévisibilité trouve une seconde illustration dans l'affaire *Hassan*. La Cour considère que l'action menée sur la base de la résolution 1816 (2008) est prévisible, puisque *« les requérants pouvaient prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, qu'en détournant le Carré d'As et en prenant son équipage en otage, ils risquaient d'être arrêtés et détenus par les forces françaises en vue d'être conduits devant les juridictions françaises* »[1501]. Ici, l'exigence de « *prévisibilité* » est satisfaite en raison à la fois du caractère bien établi de la résolution 1816 (2008), ainsi que de sa clarté quant à la privation

[1496] Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, para. 102-103.
[1497] Opinion partiellement dissidente commune aux juges Costa, Casadevall, Bîrsan, Garlicki, Hajiyev, Sikuta et Nicolaou dans l'affaire *Medvedyev et autres c. France*, para. 10.
[1498] *Ibid.* Voir ég. D. BATSALAS, «Maritime interdiction and human rights», *op. cit*., p. 443-444.
[1499] D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », *op. cit*., p. 95. Voir ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *op. cit*., p. 876.
[1500] *Cf. supra*, n°360.
[1501] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, para. 68.

de liberté des individus. À la lumière de la jurisprudence de la Cour, il revient donc aux États d'agir de manière ordonnée et méthodique lorsqu'ils procèdent à la mise en détention d'individus qui mènent une activité illicite en mer. Ils doivent tout à la fois veiller à ce qu'ils bénéficient d'une base légale en vertu du droit international qui les autorise clairement à entreprendre des mesures privatives de liberté, mais également à adapter leur arsenal répressif interne[1502].

Paragraphe 2 : Le traitement des personnes interpellées

408. Après l'intervention menée contre le navire et les individus suspects présents à bord, ces derniers doivent être ramenés à terre afin que puissent être engagées des poursuites pénales à leur encontre. Les juridictions de protection des droits de l'homme s'assurent que les personnes interpellées soient présentées avec une certaine célérité à un magistrat (A), et qu'elles ne fassent pas l'objet de mauvais traitements (B).

A. La présentation à une autorité judiciaire

409. Les instruments conventionnels relatifs aux droits de l'homme prescrivent que toute mesure privative de liberté doit faire l'objet d'un contrôle par un juge habilité. En contexte maritime, cette exigence est plus difficile à satisfaire, ce qui conduit la Cour EDH à couvrir le délai de rapatriement des suspects (1), mais à renforcer cette exigence une fois les individus interpellés arrivés à terre (2).

1) L'acheminement de la mer vers la terre

410. **La présentation à un magistrat habilité**. Toute mesure privative de liberté doit non seulement être fondée juridiquement, mais, de surcroît, faire l'objet d'un contrôle par une autorité judiciaire. Cette garantie est présente dans les différents textes dédiés aux droits fondamentaux[1503], et est exposée plus amplement dans l'article 5 § 3 de la Convention EDH, lequel comporte deux éléments principaux. D'une part, il est énoncé que « *toute personne arrêtée ou détenue (...) doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat* » auquel il revient d'apprécier si cette mesure est justifiée. Ce contrôle judiciaire constitue une

[1502] I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, *op. cit*., p. 183. Voir ég. C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *op. cit*., p. 38.
[1503] Article 9 § 3 du PIDCP, article 8 de la Convention ADH, Article 7 § 1 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples

garantie additionnelle pour se prémunir contre les atteintes arbitraires à la liberté comme le rappelle régulièrement la jurisprudence de la Cour EDH[1504]. De l'autre, cet article consacre parallèlement le droit d'être jugé dans un délai raisonnable ou libéré pendant la procédure. Il revient ainsi au magistrat de déterminer si le prévenu peut voir sa détention prolongée, ou s'il peut être libéré, avec ou sans condition. En ce qui concerne le maintien en détention, la Cour EDH s'est penchée sur un litige né en contexte maritime dans l'affaire *Mangouras*[1505]. Le requérant, capitaine du tristement célèbre navire *Prestige*, a fait l'objet de poursuites pénales pour avoir engendré une pollution grave de l'environnement marin. Devant la Cour, il conteste le montant de la garantie exigée pour permettre sa libération sous caution, qu'il considère comme largement disproportionné par rapport à sa situation personnelle. Le raisonnement de la Cour est tout à fait remarquable à plusieurs égards. Elle se livre dans un premier temps à une appréciation du montant de la caution exigée par l'État défendeur en se rapportant à plusieurs reprises à la jurisprudence du TIDM, ce qui témoigne ici d'une certaine interfécondité entre ces deux juridictions[1506]. Puis, elle met en lumière la nécessité d'apporter une véritable sanction pénale aux atteintes à l'environnement marin. Elle constate à ce propos « *une tendance au recours au droit pénal comme moyen de mise en œuvre des obligations environnementales imposées par le droit européen et environnemental* »[1507]. Surtout, elle retient que « *compte tenu du contexte particulier de l'affaire et des conséquences environnementales et économiques catastrophiques du déversement de la cargaison du navire, c'est à juste titre que ces juridictions ont pris en compte la gravité des infractions en cause et l'ampleur du préjudice imputé à l'intéressé* »[1508]. Ainsi, le montant de la garantie exigée pour la libération du requérant n'apparaît pas aux yeux de la Cour comme disproportionné par rapport aux exigences posées par l'article 5 § 3. Par cet arrêt, elle témoigne d'une volonté de contribuer, à sa manière, à la protection de l'environnement

[1504] Cour EDH, *Brogan et autres c. Royaume-Uni*, 29 septembre 1988, req. n°11209/84, n°11234/84, 11266/84 et 11386/85. Voir ég. Cour EDH [GC], *Aquilina c. Malte*, 29 avril 1999, req. n°25642/94, para. 47.

[1505] Cour EDH [GC], *Mangouras c. Espagne*, 28 septembre 2010, req. n°12050/04.

[1506] *Ibid.* para. 46-47, para. 74 et para. 89. Voir ég. Sur ce sujet T. TREVES, «Cross-fertilization between different international courts and tribunals : the Mangouras case», in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, p. 1790. Ég. I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, *op. cit*., p. 89. Ég. V. P. COGLIATI-BANTZ, «Anamorphose judiciaire? Affaire Mangouras et la notion de "caution" à la lueur de la jurisprudence du TIDM», *ADMer*, T. 6, 2011, p. 225-230.

[1507] Cour EDH [GC], *Mangouras c. Espagne*, para. 86.

[1508] *Ibid.* para. 92. Voir ég. A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », *op. cit*., p. 475. Ég. N. HERVIEU, « Polluer gravement la mer peut coûter cher en caution, Détention provisoire au titre d'infractions de nature environnementale et fixation du montant de la caution», *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 28 septembre 2010.

marin[1509], puisqu'elle s'approprie en partie le contenu de la CNUDM pour conclure que la caution exigée par les juges nationaux est conforme à la Convention EDH.

411. Une exigence de promptitude. La présentation de l'individu détenu à une autorité judiciaire doit être réalisée avec une certaine célérité. C'est ce qu'exprime la présence de l'adverbe « *aussitôt* » dans la première phrase de l'article 5 § 3 de la Convention EDH. La Cour se livre à une appréciation plutôt stricte de cette obligation de promptitude. Par exemple, dans l'affaire *Brogdan*, elle considère qu'une période de quatre jours et six heures de garde à vue, sans qu'aucun contrôle juridictionnel n'ait été opéré, n'est pas conforme aux exigences posées par l'article 5 § 3[1510]. Elle renchérit dans l'affaire *McKay* lorsqu'elle indique que « *la stricte limite de temps imposée par cette exigence ne laisse guère de souplesse à l'interprétation* »[1511]. La Cour fait donc preuve d'une rigidité certaine dans son analyse du délai de comparution de la personne détenue devant un magistrat. Cette position de principe n'est cependant pas sans nuance. La juridiction strasbourgeoise se laisse la possibilité d'étendre ce délai lorsque la situation d'espèce qui lui est soumise l'exige, et notamment lorsque la détention fait suite à une action menée en mer. La décision rendue dans l'affaire *Rigopoulos* se présente ici comme une illustration opportune. La Cour rappelle à titre liminaire que la période de détention litigieuse, à savoir seize jours, n'apparaît pas à première vue comme compatible avec l'article 5 § 3 de la Convention. Elle admet néanmoins que « *seules des circonstances tout à fait exceptionnelles pourraient justifier un tel délai* »[1512]. Après analyse des données factuelles, la Cour considère que de telles circonstances sont belles et bien présentes dans cette affaire, et que par conséquent le délai de seize jours entre la détention des individus en mer, leur rapatriement, et la présentation à un magistrat une fois arrivée à terre n'est pas contraire aux exigences de la Convention EDH[1513]. Le contexte maritime de l'intervention est ainsi générateur de circonstances exceptionnelles qui

[1509] S. NADAUD & J. P. MARGUÉNAUD, « Chronique des arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme (2010-2011) », *RJE*, vol. 36, 2011/4, p. 569-570.
[1510] Cour EDH, *Brogan et autres c. Royaume-Uni*, para. 62. Voir ég. S. P. BODINI, « Fighting maritime piracy under the European Convention on human rights », *op. cit*., p. 832.
[1511] Cour EDH [GC], *T.W. c. Malte*, 29 avril 1999, req. n°25644/94, para. 42 : « *En interprétant et en appliquant la notion de promptitude, on ne peut témoigner de souplesse qu'à un degré très faible* ». Voir ég. Cour EDH [GC], *McKay c. Royaume-Uni*, para. 33. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, «European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters?», *op. cit*., p. 138
[1512] Cour EDH, *Rigopoulos c. Espagne*, 12 janvier 1999, para. 9. Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 134. Voir ég. M. FINK, *Maritime interception and the law of naval operations*, *op. cit*., p. 240.
[1513] E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels in the high seas*, *op. cit.,* p. 245.

déchargent les États de leur obligation de promptitude[1514]. Ce raisonnement est repris dans l'affaire *Medvedyev*, dans laquelle une privation de liberté de treize jours n'apparaît pas comme inconciliable avec l'article 5 § 3 de la Convention. Cette partie de l'arrêt n'a emporté la conviction que d'une courte majorité des juges. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs formulé une opinion partiellement dissidente commune, dans laquelle ils considèrent entre autres que les forces intervenantes disposaient d'autres options qui leur auraient permis de satisfaire leurs obligations au titre de la Convention[1515]. Le temps apparaît certes suspendu lors du rapatriement de la mer vers la terre, mais cela à condition que les autorités étatiques n'aient pas d'autres possibilités de procéder plus rapidement[1516]. Toujours en matière de trafic maritime de stupéfiants, la Cour semble admettre, implicitement cette fois, dans l'affaire *Vassis* qu'un délai de dix-huit jours de privation de liberté avant la présentation à un juge n'est pas incompatible avec les exigences de la Convention EDH[1517]. Enfin, elle considère que les actions réalisées contre la piraterie somalienne sont pareillement assimilables à des « *circonstances exceptionnelles* » au sens de la jurisprudence, qui peuvent justifier qu'une période de détention de cinq jours[1518] et de neuf jours[1519] ne soit pas contraire à l'obligation de prompte comparution devant un magistrat. Il est donc patent que cette exigence de célérité procédurale s'apprécie de manière plus souple qu'à l'habitude lorsque les États mènent une action en contexte maritime.

2) Des exigences procédurales renforcées une fois à terre

412. Une lecture stricte de la promptitude. Bien que la Cour fasse preuve d'une indulgence légitime à l'endroit des États qui mènent des actions contre les menaces à la sûreté maritime, ces derniers restent tenus par cette obligation de promptitude une fois les prévenus débarqués à terre. Dans l'affaire *Medvedyev*, la Cour admet qu'un placement en garde à vue

[1514] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 8 : «*However, it considered the need of an arrest on the high seas, in the framework of cooperation in the fight against drug trafficking, involving a considerable distance between the location of arrest and a land territory, created an exceptional circumstance that justified derogation from the governing human rights law. These circumstances demonstrate the relevance of maritime situations in interpreting a human rights law provision*».

[1515] E. PAPASTAVRIDIS, «European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010», *op. cit*., p. 881.

[1516] P. HENNION-JACQUET, « Délai de route prégarde à vue : quand la Cour européenne des droits de l'homme suspend le vol du temps », *op. cit*., 3056 : « *Prêtant oreille à Lamartine, elle a donc suspendu le vol du temps, estimant que la promptitude pouvait s'entendre d'un délai de route de plus de treize jours. Il reste à souhaiter qu'elle revienne à une protection plus adaptée du droit à la sûreté en permettant à l'avenir aux heures propices - à la liberté individuelle – de suspendre elles aussi leur cours* ».

[1517] Cour EDH, *Vassis et autres c. France*, para. 55.

[1518] Cour EDH, *Ali Samatar et autres c. France*, 4 décembre 2014, req. n°17110/10 et n°17301/10, para. 54.

[1519] Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, para. 97

des individus interpellés en mer à leur arrivée sur le sol français pendant une période assez réduite (entre huit et neuf heures) n'est pas incompatible avec les exigences de l'article 5 § 3 de la Convention EDH. Cependant, dans l'affaire *Vassis*, la situation d'espèce diffère quelque peu. Les prévenus ont à nouveau été placés en garde à vue une fois à terre, mais cette fois-ci pendant un laps de temps nettement plus long, puisque celle-ci a duré environ quarante-huit heures. La Cour adopte une position nettement plus critique. Elle conteste fermement cette privation additionnelle de liberté, et déclare que « *rien ne saurait justifier un tel délai supplémentaire* ». Elle ajoute que l'opération de lutte contre le trafic de stupéfiants qui a permis l'interpellation des suspects est planifiée de longue date. Ce faisant, les intervenants auraient dû ne serait-ce que préparer un tant soit peu l'arrivée des prévenus, et les présenter directement à un magistrat, d'autant que le rapatriement de la mer vers la terre s'est étendu sur une période de dix-huit jours. Elle en conclut donc qu'« *un tel délai, sans contrôle juridictionnel, prive de justification la garde à vue de quarante-huit heures à laquelle les requérants ont ensuite été soumis mais, en outre, il constitue une circonstance particulière rendant l'exigence de promptitude, prévue à l'article 5 § 3 de la Convention, plus stricte que lorsque le début de la garde à vue coïncide avec la privation de liberté* »[1520]. C'est bien parce que les prévenus sont privés de liberté pendant leur acheminement jusqu'au territoire que la Cour adopte une lecture bien plus rigide de l'obligation de promptitude une fois à terre[1521].

413. L'accélération du temps à terre. Le raisonnement adopté dans l'affaire *Vassis* a été reproduit dans les affaires *Ali Samatar* et *Hassan*. Par deux fois, la Cour estime que le placement en garde à vue des prévenus pendant une période de quarante-huit heures à leur arrivée sur le territoire de l'État intervenant n'est pas justifié, et n'est donc pas conforme aux prescriptions de l'article 5 § 3 de la Convention[1522]. Aussi, comme le remarque très justement Nicolas Hervieu, « *la période de détention en mer, initialement écartée de l'analyse, resurgit donc dans le raisonnement européen. Non pas pour calculer le temps de privation de liberté avant comparution, mais afin d'éclairer la conventionalité de la période de garde à vue qui a suivie* »[1523]. La position qui est retenue par la Cour se présente comme des plus équilibrées.

[1520] Cour EDH, *Vassis et autres c. France*, para. 60.

[1521] T. TREVES & C. PITEA, «Piracy, International law, and human rights», *op. cit*., p. 117 : «*However, it has specified that this situation imposes a stricter obligation of promptness on the authorities once the suspects actually reach the territory of the arresting states*». Voir ég. K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, *op. cit*., p. 73.

[1522] Cour EDH, *Ali Samatar et autres c. France*, para. 55-56. Voir ég. Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, para. 101.

[1523] N. HERVIEU, «Nouveau coup de semonce européen sur la garde à vue et le rôle du parquet français », *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 1er juillet 2013.

Elle opère un compromis habile par lequel elle parvient à ménager à la fois les impératifs de lutte contre les menaces à la sûreté maritime, et ceux relatifs aux droits fondamentaux. Tout en incitant les États à opérer un contrôle juridictionnel requis par l'article 5 § 3 dans un délai rapide, elle fait preuve d'une importante tolérance dans le cadre des opérations menées en mer. Elle exige néanmoins que l'obligation de prompte présentation à un magistrat soit effectuée dès l'instant où les prévenus sont arrivés à terre. Autrement dit, si la Cour consent à ce que le temps soit suspendu au cours du rapatriement des personnes de la mer vers la terre, il s'accélère sitôt que ses derniers ont posé un pied sur le territoire de l'État. Par là même, elle exclut qu'une mesure privative de liberté réalisée en mer puisse se voir succéder par une seconde à terre, à moins qu'elle ne dure que pendant une période réduite comme c'est le cas dans l'affaire *Medvedyev*. Il revient alors aux États de s'organiser, et de s'assurer que les prévenus seront, dès leur débarquement, soumis à un contrôle juridictionnel. La Cour contribue ainsi à ce que la lutte menée contre les menaces à la sûreté maritime satisfasse au droit à la liberté et à la sûreté au sens des droits de l'homme.

B. La protection contre l'exposition à de mauvais traitements

414. Les États sont tenus de s'assurer que les individus interpellés ne fassent pas l'objet de mauvais traitements. Cette obligation prend une forme particulière au cours des opérations réalisées en contexte maritime (1), ce qui conduit les forces intervenantes s'adapter sur le terrain pour satisfaire à cette exigence (2).

1) Les mauvais traitements en contexte maritime

415. **La détention en mer**. L'interdiction d'infliger ou d'exposer un individu à de mauvais traitements se retrouve dans l'ensemble des instruments conventionnels dédiés aux droits fondamentaux[1524], mais aussi dans certains textes spécifiques. C'est le cas par exemple de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants de 1984[1525]. Formulé dans un intitulé lapidaire, l'article 3 de la Convention EDH énonce que « *nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants* ». Cette interdiction est intangible. L'article 15 de la Convention indique que les dispositions relatives aux mauvais traitements ne souffrent d'aucune dérogation, ce qui est en

[1524] Article 7 du PIDCP, article 3 de la Convention EDH, article 5 de la Convention ADH, Article 5 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples.
[1525] Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, New York, 10 décembre 1984

sus régulièrement rappelé par la jurisprudence de la Cour EDH[1526]. Cette dernière a d'ailleurs estimé que « *l'article 3 consacre l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques* » et que « *même dans les circonstances les plus difficiles, telle que la lutte contre le terrorisme et le crime organisé, la Convention prohibe en termes absolus la torture et les peines ou traitements inhumains ou dégradants* »[1527]. Ce positionnement partagé par la Cour IADH[1528] induit que la commission d'une menace à la sûreté maritime, aussi odieuse soit-elle, ne saurait justifier de quelque manière que ce soit le recours à de mauvais traitements à l'encontre des individus qui en sont à l'origine. Disposant d'un champ d'application assez large, l'article 3 exige que les individus privés de liberté fassent l'objet de condition de détention tout au moins acceptable. La question de l'accueil réservé à bord des navires aux personnes interpellées en mer à bord n'a cependant pas été directement portée devant la Cour. Seul l'arrêt *Khlaifia* évoque cette problématique, mais de façon détournée. Dans cette affaire, les requérants, à savoir des migrants tentant de traverser la Méditerranée pour rejoindre l'île de Lampedusa, estiment avoir subi des traitements inhumains et dégradants entre autres en raison de leur rétention pendant plusieurs jours à bord de navires amarrés à quai dans un port italien[1529]. Dans son raisonnement, la Cour apporte plusieurs éclaircissements particulièrement opportuns. Elle tient tout d'abord à rappeler que pour tomber sous le coup de l'article 3, un traitement, quel qu'il soit, doit atteindre un seuil minimal de gravité[1530]. Elle mobilise alors ces précédents jurisprudentiels pour établir que l'appréciation de ce seuil dépend des données factuelles de l'espèce. Elle ajoute que son analyse est susceptible de prendre en compte différents facteurs, tels que la situation personnelle du requérant[1531], ainsi que le but et le contexte dans lequel ce traitement a été infligé[1532]. Fort de ces éléments, la Cour souligne que les individus concernés ont été placés

[1526] Cour EDH, *Soering c. Royaume-Uni*, 7 juillet 1989, req. n°14038/88, para. 88. Voir ég. Cour EDH [GC], *Chahal c. Royaume-Uni*, 15 novembre 1996, req. n°22414/93, para. 80. Ég. Cour EDH [GC], *Gäfgen c. Allemagne*, 1er juin 2010, req. n°22978/05, para. 107.

[1527] Cour EDH [GC], *Selmouni c. France*, 28 juillet 1999, req. n°25803/94, para. 95. Voir ég. Cour EDH [GC], *Gäfgen c. Allemagne*, 1er juin 2010, para. 87, 2010. Ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit.,* p. 444.

[1528] Cour IADH, *Cantoral-Benavides c. Pérou*, 19 août 2000, Serie C, n°69, para. 95 : «*The aforementioned Tribunal has specified, on repeated occasions, that said prohibition applies even in the most difficult of circumstances for the State, such as those involving aggression by terrorist groups or large-scale organized crime*».

[1529] Cour EDH [GC], *Khlaifia et autres c. Italie*, para. 145-147.

[1530] *Ibid.* para. 159

[1531] Cour EDH, *Irlande c. Royaume-Uni*, 18 janvier 1978, req. n°5310/71, para. 162 : « *L'appréciation de ce minimum est relative par essence; elle dépend de l'ensemble des données de la cause, notamment de la durée du traitement et de ses effets physiques ou mentaux ainsi que, parfois, du sexe, de l'âge, de l'état de santé de la victime*, *etc* ». Voir ég. Cour IADH, *Loayza-Tamayo c. Pérou*, 17 septembre 1997, Série C, n°33, para. 57.

[1532] Cour EDH [GC], *Bouyid c. Belgique*, 28 septembre 2015, req. n°23380/09, para. 86.

en rétention pendant plusieurs jours à bord de navires accueillant respectivement 150 et 190 migrants. Elle tient au passage à souligner que les faits litigieux se sont déroulés dans un contexte d'urgence humanitaire, et relève également que les requérants ont bénéficié d'une assistance médicale, de nourriture, et d'espaces de repos[1533]. Elle en conclut que les conditions d'accueil à bord de navire ne sont pas constitutives de mauvais traitements[1534]. La Cour se livre donc à une analyse approfondie des faits qui lui sont présentés pour déterminer si les conditions de détention sont contraires à la Convention. Il faut en déduire que même si un navire ne constitue pas un lieu propice à la réalisation de mesures privatives de liberté, les juges de Strasbourg sont amenés à prendre en compte le contexte maritime de l'intervention dans son appréciation des allégations de mauvais traitements. Les États restent néanmoins tenus de porter une attention spécifique au statut des personnes concernées, notamment si ces dernières sont en situation de vulnérabilité, comme c'est le cas par exemple des migrants et demandeurs d'asile interceptés en mer.

416. Le non-refoulement en contexte maritime. Cette interdiction implique en outre que les États ne peuvent pas renvoyer les individus placés sous leur juridiction vers un État tiers dans lequel ces derniers risquent de subir de mauvais traitements. Ce principe fondamental dit de « *non-refoulement* » s'est vu consacré par l'article 33 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés[1535], et est repris dans plusieurs autres instruments conventionnels[1536] et notamment dans la Convention ADH[1537]. La Convention EDH n'y fait quant à elle aucune référence explicite. Toutefois, dans la célèbre affaire *Soering*, la Cour EDH retient que l'extradition d'un individu vers un État dans lequel celui-ci risque la peine de mort constitue une violation de l'article 3[1538]. La juridiction strasbourgeoise consacre ici une protection dite

[1533] Cour EDH [GC], *Khlaifia et autres c. Italie*, para. 207.
[1534] *Ibid.* para. 210.
[1535] Article 33 de la Convention relative au statut des réfugiés, Genève, 28 juillet 1951 : « *Aucun des États contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques* ».
[1536] Article 3 de la Convention contre la torture eu autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants : « *Aucun État partie n'expulsera, ne refoulera, ni n'extradera une personne vers un autre État où il y a des motifs sérieux de croire qu'elle risque d'être soumise à la torture ».* Voir ég. Article 9 de la Convention internationale contre la prise d'otages, New York, 17 décembre 1979. Ég. Article 19 § 1 protocole contre le trafic de migrants.
[1537] Article 22 § 8 de la Convention ADH : « *En aucun cas l'étranger ne peut être refoulé ou renvoyé dans un autre pays, que ce soit son pays d'origine ou non, lorsque son droit à la vie ou à la liberté individuelle risque de faire l'objet de violation en raison de sa race, de sa nationalité, de sa religion, de sa condition sociale ou en raison de ses opinions politiques* ».
[1538] Cour EDH, *Soering c. Royaume-Uni*, para. 111. Voir ég. F. DE WECK, *Non-refoulement under the European convention on human rights and the UN Convention against torture,* Thèse, Université de Lucerne, 2014, éd.

« *par ricochet* », puisqu'elle consent à ce que les requérants puissent bénéficier de droits qui ne sont pas expressément protégés dans la Convention EDH[1539]. La solution retenue par la Cour dans l'affaire *Soering*, confirmée depuis à plusieurs reprises[1540], a trouvée application dans un litige né en contexte maritime dans l'affaire *Hirsi Jamaa*[1541]. Dans ce litige, les requérants sont des migrants qui ont été interceptés par les forces italiennes au large de l'île de Lampedusa lors d'une traversée de la Méditerranée, puis ramenés directement vers leur lieu de départ, à savoir la Libye, en vertu d'un accord dit de « *push back* », passé entre les deux États. Tout en prenant en considération l'argumentaire du défendeur, confronté au moment des faits à un flux considérable de migrants et de demandeurs d'asile arrivant sur ses côtes, la Cour tient néanmoins à rappeler le caractère absolu de l'article 3[1542]. Aussi, elle retient que les mauvais traitements infligés aux migrants en Libye à l'époque étaient « *notoires et facile à vérifier* » et que par conséquent, les autorités italiennes auraient dû en avoir connaissance[1543]. Dès lors, leur renvoi vers la Libye viole l'article 3. Au surplus, la Cour ajoute que les requérants ont également été exposés à de mauvais traitements puisqu'ils ont été soumis au risque d'un renvoi arbitraire vers les pays dont ils sont ressortissants, à savoir la Somalie et l'Érythrée, dans lesquels ils pouvaient légitimement craindre pour leur vie[1544]. Le renvoi de migrants interceptés en mer est donc doublement sanctionné au titre de l'article 3. Par ailleurs, la Cour constate que leur rapatriement a été effectué sans examen préalable de leur situation individuelle. Elle conclut en parallèle à une violation de l'article 4 du Protocole n°4 qui prohibe les expulsions collectives[1545], ainsi qu'à une violation de l'article 13

Brill, 2016, p. 18. Ég. J. Y. CARLIER, « Droit d'asile et des réfugiés : de la protection aux droits », *RCADI*, vol. 332, 2008, p. 72-73.

[1539] F. SUDRE, « Extradition et peine de mort : arrêt Soering de la Cour européenne des droits de l'homme du 7 juillet 1989», *RGDIP*, 1990, p. 109. Voir ég. F. JULIEN-LAFFERIERE, « L'application par ricochet de l'article 3 de la CEDH : l'exemple des mesures d'éloignement des étrangers », in C. A. CHASSIN, *La portée de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme*, Colloque de Caen, 2005, éd. Bruylant, 2006, p. 142.

[1540] Cour EDH, *Cruz Varas et autres c. Suède*, 20 mars 1991, req. n°15576/89. Voir ég. Cour EDH [GC], *Saadi c. Italie*, 28 février 2008, req. n°37201/06, para. 69-70. Ég. Cour EDH, *El-Masri c. L'ex République Yougoslave de Macédoine*, 13 décembre 2012, req. n°39630/09, para. 125-126.

[1541] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*. Voir ég. M. GIUFFRÉ, « Watered-down rights on the high seas : Hirsi Jamaa and others v. Italy (2012)», *ICLQ*, vol. 61, n°3, 2012, p. 728. Ég. I. PAPANICOLOPULU, «Hirsi Jamaa V. Italy. Application n°27765/09», *op. cit*., p. 417. Ég. N. HERVIEU, « Interception et refoulement des migrants en haute mer : la Méditerranée n'est pas une zone de non droit(s) », *Lettre «Actualités Droits-Libertés» du CREDOF*, 27 février 2012.

[1542] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, para. 122.

[1543] *Ibid.* para. 131-138. Voir ég. I. PAPANICOLOPULU, «Hirsi Jamaa V. Italy. Application n°27765/09», *op. cit*., p. 418.

[1544] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, para. 158.

[1545] *Ibid.* para. 186. Voir ég. K. GOMBEER, «Human rights adrift? Enabling the disembarkation of migrants to a place of safety in the Mediterranean», *Irish yearbook of international law,* vol. 10, 2005, p. 34 : «*The difference between refoulement and collective expulsion mainly lies in the fact that in the case of refoulement, there exists a real risk for an individual to be persecuted or to be submitted to torture or to inhuman or degrading*

spécifique au droit de recours effectif combiné aux articles 3 de la Convention EDH et 4 du Protocole n°4[1546]. Il faut bien observer que la Cour sanctionne non seulement le refoulement dont ont été victimes les requérants, mais aussi l'absence de procédure d'identification et d'accès aux procédures d'asile. L'arrêt rendu dans l'affaire *Hirsi Jamaa* constitue une avancée notable. Il vient consacrer explicitement l'applicabilité du principe de non-refoulement aux actions menées par les États en mer. Cette prise de position est d'autant plus notable qu'elle vient à mettre un frein à une pratique étatique controversée, celle des « *push back* », communément répandue à l'échelle internationale, que certaines juridictions nationales ont semblé admettre en déniant tout effet extraterritorial au principe de non-refoulement[1547]. La Commission IADH a également tenu à montrer son opposition à cette pratique qu'elle considère comme incompatible aux droits consacrés par la Convention dans l'affaire *Haitian Centre for Human Rights*[1548]. Il faut retenir que les instances en charge des droits de l'homme ne contribuent pas uniquement à consacrer un ensemble de droits et libertés reconnus aux individus présents en mer. Elles viennent en sus contenir les initiatives ne respectant pas les droits fondamentaux menées par les États.

2) Une adaptabilité opérationnelle indispensable

417. Des obstacles opérationnels. L'affaire *Hirsi Jamaa* met en lumière le fait que la pratique initiée par les États pour lutter contre les différentes menaces à la sûreté maritime doit immanquablement intégrer les impératifs liés aux droits fondamentaux. Cette conciliation

---

treatments if he or she is returned, while the prohibition of collective expulsion exists notwithstanding the existence or not of any risk».

[1546] Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, para. 207. Voir ég. S. GUGGISBERG, « Le trafic illicite de migrant par mer », *op. cit.,* p. 269. Voir ég. A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », *op. cit*., p. 480.

[1547] N. KLEIN, «Assessing Australia's push back the boats policy under international law : legality and accountability for maritime interceptions of irregular migrants», *op. cit.,* p. 429 : «*The US Supreme Court interpreted the Refugee Convention and US law to determine that the obligation of non-refoulement did not have extraterritorial force*». Voir ég. R. BARNES, «Refugee law at sea», *ICLQ*, vol. 53, n°1, p. 69. Ég. T. MERON, «Extraterritoriality of human rights treaties», *AJIL*, vol. 89, n°1, 1995, p. 81. Ég. M. DEN HEIJER, «Europe beyond its borders : refugee and human rights protection in extraterritorial immigration control», in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, Colloque de Londres, 2008, éd. Brill, 2010, p. 181. Ég. C. ZANGHI, «L'intervention en haute mer, entre «non-refoulement», droits de l'homme et lutte contre l'immigration clandestine», *op. cit*., p. 1138-1140.

[1548] Com. IADH, *Haitian Centre far Human Rights c. États-Unis d'Amérique,* 13 mars 1997, rapport n°51/96, para. 157. Voir ég. C. M. CERNA, « Extraterritorial application of the human rights instruments of the inter-american system », *op. cit*., p. 152. Ég. M. GIUFFRÉ, «Access to asylum at sea? Non-refoulement and comprehensive approach to extraterritorial human rights obligations», in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS*, 'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human rights*, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 301. Ég. E. PAPASTAVRIDIS, «Rescuing migrants at sea : the responsibility of States under international law», *op. cit*., p. 301.

s'avère néanmoins difficile à satisfaire sur le plan opérationnel. À ce titre, le cas du navire danois *Absalon* constitue un exemple topique des obstacles rencontrés sur le terrain[1549]. Dans cette affaire, les autorités nationales présentes à bord de cette embarcation ont capturé en 2008 plusieurs pirates dans le Golfe d'Aden, mais ont refusé de les renvoyer vers la Somalie puisque ces derniers risquaient de subir de mauvais traitements et qu'ils s'exposaient à la peine de mort. Ce choix s'avère tout à fait justifié, à plus forte raison à l'analyse de l'arrêt *Salah Sheekh* dans lequel la Cour EDH considère que l'expulsion d'un ressortissant somalien vers son État d'origine est susceptible d'entraîner une violation de l'article 3 de la Convention[1550]. Les autorités intervenantes n'ont pas non plus pris le parti de conduire ces pirates jusqu'au Danemark, puisqu'elles ont estimé qu'il aurait été impossible de les renvoyer en Somalie après avoir purgé leurs peines. La perspective que des individus condamnés pour acte de piraterie puissent potentiellement demander l'asile à leur sortie de prison a, semble-t-il, pesé dans la réalisation de ce choix. Il a donc été décidé de déposer les individus interpellés sur une plage, et de les laisser libres. Ce cas qui n'est malheureusement pas isolé[1551] témoigne d'un renoncement de la part de certains États à juger les auteurs d'un acte prohibé appréhendés en mer, au risque de tomber de Charybde en Scylla. En effet, en l'absence de sanctions dissuasives, le sentiment d'impunité des réseaux criminels qui sévissent en mer grandit inexorablement. La crainte de se voir sanctionné par les juridictions de contrôle des droits de l'homme vient se greffer aux autres difficultés précédemment évoquées[1552] et peut alors s'apparenter à un frein à l'action menée contre les menaces à la sûreté maritime[1553]. Il faut toutefois s'abstenir de toute conclusion définitive qui risquerait à considérer que le respect des droits de l'homme constitue un obstacle insurmontable à l'action menée contre les actes illicites sévissant sur les mers. Bien au contraire, comme l'indique très justement Arnaud Montas, « *s'assurer de la cohérence de politiques pénales avec le respect des droits*

[1549] T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *op. cit*., p. 13. Ég. A. MURDOCH & D. GUILFOYLE, «Capture and disruption operations : the use of force in counter-piracy off Somalia», in D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, p. 162.

[1550] Cour EDH, *Salah Sheekh c. Pays-Bas*, 11 janvier 2007, req. n°1948/04, para. 138-148. Voir ég. S. P. BODINI, « Fighting maritime piracy under the European Convention on human rights », *op. cit*., p. 841.

[1551] S. DE BONT, «Murky waters : prosecuting pirates and upholding human rights law», *Journal of International Law and International relations*, vol. 104, 2011, p. 129. Voir ég. B. H. DUBNER & B. OTERO, «The human rights of sea pirates : will the European Court of human rights decisions get more killed?», *Wash. U. Global Stud. L. Rev*, vol. 15, n°2, 2016, p. 225.

[1552] *Cf. supra*, n°306.

[1553] D. BATSALAS, «Maritime interdiction and human rights», *op. cit*.,p. 450 : «*The wide spectrum of human rights obligations involved in a Maritime Interdiction operation has led to the formulation of an idea that human rights law limits the ability of international forces to combat crime at sea. It is true that States are not always willing to prosecute criminals they apprehend at sea, because of the fear of breaching human rights law*». Voir ég. Y. M. DUTTON, «Pirates and Impunity : Is the Threat of Asylum claims a Reason to Allow Pirates to escape Justice?», *Fordham International law journal*, vol. 34, 2011, p. 240.

de l'homme n'est pas assurément un acte de censure, mais un acte d'accompagnement et, mieux, de consolidation »[1554]. Les difficultés rencontrées sur le plan opérationnel invitent alors non pas à se résigner, ni à s'affranchir des droits fondamentaux qui même « *une fois conquis, demeurent à conquérir et ne sauraient être préservés qu'au prix d'une vigilance constante* »[1555], mais plutôt à repenser les manières de faire en initiant de nouvelles pratiques et des formes renouvelées de coopération.

418. La levée des obstacles opérationnels. Les États impliqués dans la lutte contre les menaces à la sûreté maritime disposent de voies à suivre pour parvenir à mener une action efficace en mer tout en respectant leurs engagements en matière de droit de l'homme. Ils peuvent notamment conclure des accords de transferts avec des États tiers qui intègrent des assurances diplomatiques par lesquelles ils demandent au destinataire de s'engager à respecter les droits fondamentaux des individus interpellés en mer. À plusieurs reprises, la Cour EDH a considéré que le renvoi d'individus vers un État destinataire qui offre des garanties suffisantes que les personnes concernées ne feront pas l'objet de mauvais traitements n'entraîne pas une violation de l'article 3[1556]. Toutefois, dans l'affaire *Saadi*, la juridiction strasbourgeoise a tenu à préciser que la simple obtention de garanties ne saurait décharger les parties de leurs obligations au titre de la Convention[1557]. Aussi, la Cour se réserve la possibilité d'apprécier la

[1554] A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », *op. cit*., p. 481. Voir ég. C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *op. cit*., p. 51 : « *À tous les stades de la lutte contre la piraterie, les États sont tenus au respect simultané de leurs obligations découlant du droit de la mer et des instruments de protection des droits de l'homme, et l'on peut se féliciter de ce que la jurisprudence des organes de contrôle des droits de l'homme contribue à ce que les mesures s'inscrivent dans la légalité et la prévisibilité. L'application de la Convention de Montego Bay sur le droit (sic) mer et d'une manière générale les règles coutumières concernant la lutte contre la piraterie, ne pourront que sortir renforcées de cette lecture croisée* ». Ég. R. DE GOUTTES, «Droit pénal et droits de l'homme», *RSC*, 2000, p. 135.

[1555] G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *op. cit.,* p. 407. Voir ég. P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *op. cit.,* p. 472 : « *Les mesures les plus répressives et contraires aux obligations internationales des États dans le domaine des droits fondamentaux se sont ainsi vues justifiées, le sacrifice des droits et libertés de certains étant généralement présenté comme le prix à payer pour préserver la sécurité de la plus grande partie de la population face au péril majeur constitué par la menace terroriste. Pourtant, cette manière de poser le problème en termes de conflit se révèle réductrice, voire destructrice des valeurs les plus essentielles qui sous-tendent les instruments de protection des droits de la personne. La position qui consiste à opposer impératifs de la lutte contre le terrorisme, d'une part, et protection des droits fondamentaux de la personne, de l'autre, s'avère d'autant plus stérile qu'elle se révèle basée sur de fausses prémisses* ».

[1556] Cour EDH, *Chamaïev et autres c. Géorgie et Russie*, 12 avril 2005, req. n°36378/02, para. 353. Voir ég. Cour EDH [GC], *Mamatkulov et Askarov c. Turquie*, 4 février 2005, n°46827/99 et 46951/99, para. 76-77. Ég. Cour EDH, *Othman (Abu Qatada) c. Royaume*-Uni, 17 janvier 2012, req. n°8139/09, para. 207.

[1557] Cour EDH [GC], *Saadi c. Italie*, para. 148. Voir ég. R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, *op. cit.,* p. 219. Ég. D. GUILFOYLE, «Counter-piracy law enforcement and human rights», *op. cit*., p. 161-162. Ég. C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *op. cit*., p. 46.

fiabilité de ces assurances à l'aune des circonstances qui entourent chaque situation d'espèce[1558]. Elle veille ainsi à ce que ces garanties ne soient pas de simples déclarations d'intention artificielles qui n'auraient aucune implication concrète pour les individus concernés. La Cour se livre à une appréciation de leur fiabilité en s'appuyant sur différents facteurs qui ont été consacrés au fil du temps par la jurisprudence, et qui sont synthétisés dans l'affaire *Othman*[1559]. Le recours aux assurances diplomatiques n'est donc pas en lui-même contraire à la Convention, mais il doit cependant satisfaire aux standards élevés établis par les juges. Ce type de garanties se retrouve dans plusieurs accords de transfert passés par l'Union européenne avec différents États africains dans le domaine de la lutte contre la piraterie maritime[1560]. Leur contenu témoigne d'une prise en compte rigoureuse de la jurisprudence de la Cour EDH. Il y est fait référence à plusieurs reprises des droits fondamentaux, en particulier au droit à un procès équitable, au droit à la vie, ainsi qu'à l'interdiction de la torture et des traitements inhumains et dégradants. La doctrine reste néanmoins partagée sur la conclusion de tels accords. Certains auteurs estiment qu'ils respectent parfaitement les droits et libertés garanties par la Convention EDH[1561]. Pour d'autres en revanche, il s'agit d'un

[1558]Cour EDH [GC], *Saadi c. Italie*, para. 148 : « *Le poids à accorder aux assurances émanant de l'État de destination dépend en effet, dans chaque cas, des circonstances prévalant à l'époque considérée* ».

[1559] Cour EDH, *Othman (Abu Qatada) c. Royaume*-Uni, para. 189.

[1560] Échange de lettres entre l'Union européenne et le gouvernement du Kenya sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR) au Kenya, des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les eaux territoriales de la Somalie ou du Kenya qui sont retenues par l'EUNAVFOR et de leurs biens saisis en possession de cette dernière, ainsi que leur traitement après un tel transfert, JOUE L 79/49, 25 mars 2009. Ég. Échange de lettres entre l'Union européenne et la République des Seychelles sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de l'EUNAVFOR à la République des Seychelles, des personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vols à main armée, ainsi que leur traitement après un tel transfert, JOUE L 315/37 du 2 décembre 2009. Ég. Accord entre l'Union européenne et la République de Maurice relatif aux conditions de transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne à la République de Maurice, des personnes suspectées d'actes de piraterie et des biens associés saisis, et aux conditions des personnes suspectées d'actes de piraterie après leur transfert, JOUE L254/3 30 septembre 2011. Ég. Accord entre l'Union européenne et la République unie de Tanzanie relatif aux conditions de transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne à la République unie de Tanzanie, des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et des biens associés saisis, JOUE L 108/1 du 11 avril 2014. Comme le précise C. RAPOPORT, « Le rattachement de la PESC des accords de transfert de l'Union européenne en matière de piraterie maritime », in C. CHEVALLIER-GOVERS & C. SCHNEIDER, *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Colloque de Grenoble, 2013, éd. Pedone, 2015, p. 164 : « *Le Kenya n'est plus lié par son accord de transfert depuis le 30 septembre 2010. Seuls trois accords sont donc actuellement applicables, soit à titre définitif, soit à titre provisoire, c'est-à-dire dans l'attente de la notification par le partenaire de l'accomplissement de sa procédure constitutionnelle de ratification* ». Voir ég. J. C. MARTIN, « La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et détention des pirates somaliens », *AFDI*, vol. 56, 2010, p. 511.

[1561] D. THYM, «Transfer agreements for pirates concluded by the EU – a case study on the human rights accountability off the common security and defense policy», in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 180 : « *All EU transfer agreements go some length to meet these requirements by listing various procedural and substantive standards with which third states must comply and by establishing reporting*

moyen « *de se décharger de l'aspect répressif pourtant intrinsèquement lié à l'exercice du pouvoir de police* » susceptible de conduire à terme à la violation indirecte des droits fondamentaux des individus interpellés[1562]. Il est important de souligner que ces accords également font l'objet d'âpres critiques de la part de plusieurs organisations non gouvernementales qui considèrent que ces assurances diplomatiques ne constituent pas un rempart efficace contre la torture[1563]. En définitive, il faut admettre que les assurances diplomatiques ne sauraient constituer pas la panacée. Elles ont cependant le mérite de tenter de concilier au mieux les impératifs opérationnels avec les exigences inhérentes aux droits fondamentaux. Il faut tout de même se satisfaire de l'intégration par la pratique de la jurisprudence des juridictions de contrôles des droits fondamentaux, ce qui constitue déjà une avancée non négligeable.

---

419. Conclusion du Chapitre. Absente de l'ensemble des instruments juridiques dédiés aux droits fondamentaux, la mer n'y est pourtant pas étrangère. Il ressort très clairement de la jurisprudence précitée des juridictions de contrôle des droits de l'homme que le contexte maritime d'une action menée contre les activités illicites ne saurait exclure l'application des droits et libertés reconnus conventionnellement. Selon la Cour EDH, dès lors qu'un État exerce sur des individus un contrôle continu et exclusif, tant *de jure* que *de facto*, il est tenu par ses obligations au titre des droits fondamentaux, et ce, alors même qu'il se trouve dans un espace international tel que la haute mer. Depuis un peu plus d'une dizaine d'années, le recours à ces juridictions pour régler des litiges en lien avec la lutte contre les menaces à la

---

and monitoring mechanisms which ensure that the diplomatic assurances are complied with in practice. As the result, it seems that the transfer agreements comply with human rights law and that various transfer which have taken place on their basis in recent years were lawful».

[1562] C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *op. cit*., p. 50. Voir ég. J. AUVRET-FINCK, « La conditionnalité des droits de l'homme dans les accords de l'UE relatifs à la lutte contre la piraterie maritime », in C. CHEVALLIER-GOVERS & C. SCHNEIDER, *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Colloque de Grenoble, 2013, éd. Pedone, 2015, p. 257 : « *En dépit de toutes ces précautions rédactionnelles, les exigences en matière de respect des droits de l'homme ne semble pas satisfaites* ». Ég. D. GUILFOYLE, «Counter-piracy law enforcement and human rights», *op. cit*., p. 162-164

[1563] Amnesty international, *Accords dangereux : la confiance accordée par l'Europe aux « assurances diplomatiques » contre la torture*, 2010. Voir ég. Amnesty international, *Diplomatic assurances against torture – inherently wrong, inherently unreliable*, 2017.

sûreté maritime s'est accentué. Par leur jurisprudence, elles ont ainsi constitué un « *bouclier contre les excès potentiels du droit pénal* »[1564], en venant consacrer un ensemble de garanties procédurales et substantielles remarquablement détaillées, susceptibles de bénéficier aux individus appréhendés en mer. Les États se doivent donc de respecter ces impératifs, et d'adapter leurs manières d'agir en conséquence. Cette affirmation du rôle des juridictions chargées de veiller au respect des droits de l'homme pour traiter des litiges en lien avec la mer constitue une avancée pour le moins significative. Ces dernières offrent une lecture renouvelée et dynamique du dispositif international de lutte contre les menaces à la sûreté maritime, dans le sens où elles ne se focalisent pas uniquement sur les droits d'intervention en mer, mais plutôt sur les droits des individus présents dans cet espace.

[1564] F. OST, «Quand l'enfer se pave de bonnes intentions... À propos de la relation ambivalente du droit pénal et des droits de l'homme », in Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal ?,* Colloque de Bruxelles, 2006, éd. FUSL, 2007, p. 8. Voir ég. R. DE GOUTTES, «Droit pénal et droits de l'homme», *op. cit.*, p. 135.

420. Conclusion du Titre. La jurisprudence du TIDM et des juridictions de contrôle des droits fondamentaux témoigne d'un décloisonnement progressif entre les droits de l'homme et le droit de la mer. D'un côté, les juges de Hambourg œuvrent en faveur d'une « *humanisation* » de l'espace maritime, qui se manifeste notablement dans la formule employée dans l'arrêt rendu dans l'affaire *Saiga II* selon laquelle « *les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international* ». De l'autre, leurs homologues chargés de veiller au respect des droits de l'homme laissent entrevoir une « *maritimisation* » de leur jurisprudence comme l'indique l'arrêt rendu par la Cour EDH dans l'affaire *Medvedyev*, qui énonce que la « *spécificité du contexte maritime (...) ne saurait aboutir à la consécration d'un espace de non-droit au sein duquel les équipages ne relèveraient d'aucun régime juridique susceptible de leur accorder la jouissance des droits et garanties prévues par la Convention* ». Cette interpénétration de la jurisprudence révèle qu'il n'existe aucune contradiction apparente entre les obligations auxquelles sont tenus les États au titre des droits de l'homme, et les prérogatives dont ils sont destinataires en vertu de la CNUDM[1565].

Ces juridictions sont venus éclairer - à la lumière des droits fondamentaux -certaines zones d'ombres des différents instruments conventionnels qui s'intéressent aux menaces à la sûreté maritime. Le TIDM ne se contente que de brèves, mais décisives incursions dans le domaine des droits de l'homme. Il se cantonne au rappel de principes généraux devant impérativement être pris en considération par les États lorsqu'ils mènent une action en mer. Les juridictions qui veillent au respect des droits fondamentaux, et principalement la Cour EDH, consacrent quant à elles un ensemble de garanties amplement développées. Elles s'assurent que, tout au long des opérations menées sur l'espace maritime, de l'intervention contre le navire jusqu'à la présentation à un juge, les individus interpellés en mer bénéficient des droits et libertés consacrés conventionnellement.

Ainsi, toute initiative entreprise par les États pour lutter contre les activités illicites en mer ne peut s'appuyer uniquement sur les règles gouvernant l'espace, mais, doit en parallèle, être guidée par celles relatives aux droits fondamentaux. Les juridictions internationales contribuent par là même à rendre la mer humaine.

[1565] I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », *op. cit*., p. 532-534. Voir ég. P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », *op. cit*., p. 589.

421. Conclusion de la Partie. Le socle normatif sur lequel s'appuient les États pour réprimer les menaces à la sûreté maritime ne peut à lui seul apporter une réponse suffisante à cette problématique. Face à des actes illicites protéiformes, mouvants, et diversement répartis sur la surface du globe, le droit doit inévitablement être adapté. Comme le relève le professeur Herbert Arthur Smith « *sans changement, sans mouvement, il n'y a pas de vie. Dans chaque société humaine, comme dans le corps humain, les changements sont toujours une condition de la vie (...) Le droit, s'il veut rester vivant et efficace, doit évoluer en fonction des changements qui ont lieu au sein de la Société qu'il prétend contrôler* »[1566].

Dans le but de répondre aux difficultés rencontrées sur le terrain, plusieurs voies ont été explorées. Les États ont initié des mécanismes de coopération novateurs, afin d'étendre leur faculté à intervenir contre les navires interlopes. Le Conseil de sécurité des Nations Unies à quant à lui œuvré en vue de renforcer les rouages de la coopération internationale en matière pénale et maritime. Néanmoins, ces ajustements n'ont pas été opérés au détriment des principes consacrés conventionnellement, au titre desquels la liberté des mers fait figure de précepte cardinal. La pratique qui s'est progressivement développée pour lutter contre les activités illicites cherche à adapter un corps de règles universelles à des problématiques spécifiques, sans pour autant en altérer la substance. Les bienfaits que fait naître le principe de liberté des mers sont trop inestimables aux yeux de la communauté internationale pour se risquer à s'en extraire durablement.

En parallèle, les juridictions internationales ont contribué à faire rentrer les droits fondamentaux dans le champ de l'action menée contre les activités illicites en mer. Tant le TIDM que les organes de contrôle des droits fondamentaux sont venus superposer un ensemble de droits procéduraux et substantiels, susceptibles de bénéficier aux individus interpellés sur l'espace maritime. Ces juridictions excluent ainsi l'éventualité malheureuse d'un sacrifice des droits de l'homme sur l'autel d'impératifs sécuritaires.

Sous ce jour, la mer apparaît non seulement comme un espace de liberté, mais aussi d'humanité. Toute action menée par les États sur l'espace maritime contre les activités illicites doit indispensablement intégrer les exigences propres à ces deux facettes. La tâche est ardue, mais n'en est pas pour autant impossible. En effet, la préservation de la liberté des

[1566] H. A. SMITH, « Le développement moderne des lois de la guerre maritime », *RCADI*, vol. 23, 1938, p. 608. Voir ég. A. PELLET, « L'adaptation du droit international aux besoins changeants de la société internationale : conférence inaugurale, session du droit international public », *op. cit.*, p. 19-25.

mers, le respect des droits fondamentaux, et la nécessité de lutter contre les comportements criminels et délictueux incarnent des intérêts qui, certes, peuvent parfois entrer en confrontation, mais sans être fondamentalement antagonistes. Il s'agit alors de les faire coexister de la meilleure des manières, ce qui ne peut se faire qu'au travers d'une coopération interétatique accrue.

Conclusion

422. Aux termes de cette étude, il apparaît que la lutte contre les activités illicites en mer lève le voile sur certains points de crispation, voire de tensions, propres à l'espace, propres à la répression pénale. D'un côté, la volonté partagée par l'ensemble des États de jouir d'une mer libre, exempte de toute interférence intempestive et de toute forme de domination, se voit concurrencée par le besoin constant d'introduire des aménagements à l'exclusivité de l'État du pavillon, dans le but de faciliter l'intervention contre les navires interlopes. De l'autre, les exigences répressives, inhérentes à la lutte contre la criminalité transnationale, se heurtent sur le plan opérationnel à la nécessité de prendre en compte les droits fondamentaux des personnes interpellées au sein de l'espace maritime.

Les intérêts concurrents relatifs à l'espace sont conjugués avec une habileté remarquable au sein de la CNUDM. À côté de l'affirmation de droits d'utilisation des océans à l'ensemble des États, ce texte leur octroie des prérogatives variées pour faire face à certaines activités identifiées. Que ce soit dans les espaces rattachés à une manifestation de la souveraineté côtière, ou dans les eaux internationales, ils disposent d'un panel de compétences étendues pour s'interposer à l'occasion de la commission d'un acte criminel ou délictueux. Les conventions répressives s'inscrivent dans la même veine dans leur rapport à l'espace. Tout en élargissant les possibilités d'interférer avec l'exclusivité de l'État du pavillon, elles subordonnent cependant toute intervention au consentement exprès de ce dernier. Elles cherchent, en sus, à donner à la coopération une dimension plus pragmatique, par l'introduction notamment de mécanismes d'échange du consentement plus opérants. L'éventail des mesures réalisables contre les navires est renforcé, sans que la règle de l'exclusivité, corollaire de la liberté des mers, ne se trouve pour autant altérée. Ces différentes conventions internationales parviennent à accorder des intérêts divergents de façon tout à la fois pertinente et opportune.

La multiplication des conventions répressives contribue à donner une coloration pénale plus marquée au dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer. Ces dernières viennent frapper d'illicéité, à l'échelle internationale, un ensemble d'activités définies susceptibles de se manifester en mer, tandis que les États parties s'engagent à retranscrire la norme de comportement au sein de l'ordre juridique interne et à sanctionner ceux qui

l'enfreindrait. Ces conventions participent, en outre, au développement de la coopération dans sa dimension procédurale, en vue de faciliter les interactions entre les États sur le plan pénal. Cette orientation répressive s'avère fondamentale, mais elle reste à parfaire. En effet, elle n'intègre que très partiellement les aspects relatifs à la protection des droits fondamentaux des individus interpellés. Or, comme le relève Régis De Gouttes, « *la protection des droits de l'homme est (...) une « fonction » du maintien de l'ordre et une composante du droit pénal* »[1567]. Par conséquent, l'achèvement d'un cadre international répressif réellement abouti passe nécessairement par une prise en compte accrue de ces questions. C'est d'ailleurs ce à quoi s'évertuent les juridictions internationales. Elles tiennent à rappeler que les États demeurent assujettis au respect des droits fondamentaux, même lorsqu'ils interviennent en mer. La jurisprudence de ces juridictions s'efforce d'opérer une conciliation entre les exigences propres la répression pénale et celles de protection des droits de l'homme, qui reste encore dans une large mesure à parachever.

423. Quoi qu'il en soit, il faut souligner que pour lutter contre les activités illicites qui sévissent en mer, les États peuvent s'appuyer sur un socle conventionnel pour le moins cohérent et fonctionnel.

Au surplus, il est opportun d'ajouter que cet ensemble normatif paraît suffisamment malléable pour répondre à des actes illicites par nature versatiles et évolutifs. Il suffit, pour s'en convaincre, de se pencher sur les différentes « *atteintes à la paix, au bon ordre ou à la sécurité* » constitutives d'un passage non-inoffensif. Si à première vue, la liste d'activités de l'article 19 de la CNUDM, présentée comme exhaustive, semble - sous certains aspects - dépassée en rapport aux menaces contemporaines, les rédacteurs ont su faire preuve d'ingéniosité, en dotant certaines de ces atteintes d'un caractère général. Les États côtiers disposent donc de la possibilité de s'ajuster pour pouvoir se confronter aux nouvelles menaces qui se présentent à eux. Il en va de même de l'article 110 de la CNUDM qui autorise le droit de visite à l'encontre d'un navire étranger voguant en haute mer et suspecté de se livrer à une activité répréhensible. La Convention prévoit que les différentes situations dans lesquelles les États sont susceptibles d'intervenir peuvent être élargies à la suite de la conclusion d'un traité. Le dispositif international de lutte contre les activités illicites présente sans nul doute d'une flexibilité importante, qui permet une meilleure adaptation face aux figures plurielles que revêt la criminalité transnationale.

[1567] R. DE GOUTTES, «Droit pénal et droits de l'homme », *op. cit*., p. 135

424. Dans cette optique, les États ont un rôle prépondérant à jouer. Destinataires des normes internationales, ils sont directement confrontés aux formes plurielles que peuvent revêtir les activités illicites en mer. Il leur revient alors non seulement de mettre en application ces normes, mais aussi de les réajuster dans le but de se confronter aux différentes situations qu'ils rencontrent sur le terrain. À ce titre, plusieurs voies explorées par les États méritent d'être approfondies pour donner une ampleur additionnelle à l'action menée à l'échelle internationale contre les menaces à la sûreté maritime. D'une part, la facilitation des procédures d'échange du consentement à l'intervention constitue une avancée certaine qui doit être poursuivie. C'est notamment ce qu'essaye de reproduire le Conseil de sécurité dans ses résolutions relatives à la situation libyenne lorsqu'il introduit une « *recherche du consentement de bonne foi* » de l'autorité pavillonnaire. Ce genre de procédé permet de projeter dans une dimension opérationnelle la règle de l'exclusivité sans pour autant la dénaturer. D'autre part, la conclusion d'accords de type « *shiprider* » présente également l'intérêt de faciliter la levée des obstacles juridictionnels à l'intervention contre les navires suspects et à la poursuite des individus présents à bord. À nouveau, le Conseil de sécurité encourage le recours à ces procédés issus de la pratique étatique dans ses résolutions dédiées à la piraterie somalienne. Enfin, le rôle des ports dans la lutte contre les activités illicites ne doit pas être sous-estimé. L'harmonisation et le renforcement des procédures de contrôle des navires contribuent à ce que pèse sur les individus se livrant à une activité prohibée en mer la crainte de voir le navire inspecté une fois arrivé à destination.

425. Tous ces éléments tendent à démontrer que pour lutter contre les activités illicites, les États souffrent moins d'une insuffisance de normes que d'un défaut de coopération effective. Certes, il faut se satisfaire des différentes initiatives menées par certains d'entre eux cherchant à pousser plus loin le corpus normatif en vigueur dans le but de renforcer leur capacité d'action contre ces menaces. Toutefois, de nombreux efforts doivent encore être réalisés. Une fois de plus, c'est ce que met en lumière le Conseil de sécurité, qui s'efforce au fil de ses résolutions d'impulser un nouvel élan à la collaboration interétatique dans ce domaine. Sans volonté politique réelle de coopérer, les activités illicites en mer risquent de prospérer.

426. Il faut néanmoins reconnaître que l'action menée à l'échelle internationale ne peut reposer uniquement sur le socle normatif évoqué tout au long de cette étude. La racine des maux est parfois bien plus profonde, comme en attestent les exemples de la Somalie et de la Libye. Le délitement progressif des structures étatiques internes conduit bien souvent à un

éclatement du phénomène criminel, ce qui nécessite qu'une solution plus globale soit adoptée, et ce tant sur le plan politique qu'humanitaire. C'est en ce sens que s'oriente le Conseil de sécurité dans ses résolutions relatives à la situation en Somalie, dans lesquelles il indique que « *la paix et la stabilité (...) le renforcement des institutions publiques, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'état de droit sont nécessaires pour créer les conditions d'une éradication totale de la piraterie et des vols à main armée* »[1568].

427. En dernier lieu, il est important de souligner que le cadre théorique sur lequel repose la présente étude, axée autour des menaces à la sûreté maritime, ne doit pas être considéré comme hermétique. Bien au contraire, il est susceptible de connaître des évolutions pour faire face aux nouvelles manifestations de l'illicéité en mer. À cet égard, dans le rapport sur les océans et le droit de la mer rendu en 2015, le secrétaire général des Nations Unies fait part de son inquiétude quant à la recrudescence des cyberattaques menées en contexte maritime, qu'il considère comme « *une nouvelle menace éventuelle pesant sur la navigation* »[1569]. Dans le rapport rendu en 2017, le secrétaire général pousse plus loin sa réflexion et considère que les cyberattaques sont susceptibles de constituer une menace pour la sécurité et la sûreté maritime[1570]. Les États sont donc amenés, à l'avenir, à adapter le cadre juridique existant pour répondre à cette activité néfaste émergente, tout en veillant à la permanence de certains principes essentiels à la communauté internationale. Preuve il en est une fois encore que le droit doit, en permanence, s'ajuster. Il se présente d'une certaine manière à l'image de la mer décrite jadis au détour d'un vers par Paul Valéry, « *toujours recommencée* »[1571].

Avril 2019.

[1568] C. S. / Rés. 1846(2008), 2 décembre 2008. Voir ég. A. LELARGE, « La Somalie entre anarchie et piraterie », *JDI (clunet)*, n°1, avril 2010, p. 468.
[1569] AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2015, A/70/74, p. 15.
[1570] AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 6 septembre 2017, A/72/70, p. 9
[1571] P. VALÉRY, « le cimetière marin », *Œuvres*, éd. Gallimard, T. I, 1957, p. 149 : « *La mer, la mer, toujours recommencée !* ». Voir ég. P. WEIL, « Le droit international en quête de son identité : cours général de droit international public », *op. cit*., p. 33.

Bibliographie

Ouvrages généraux

M. AKEHURST, *A modern introduction to international law*, éd. Routledge, 6ème éd., 1987, 316 p.

D. ALLAND & S. RIALS, *Dictionnaire de la culture juridique*, éd. Quaridge, 2003, 1680 p.

K. AMBOS, *Treatise on international criminal law*, vol. 1, *Foundations and general part*, éd. OUP, 2013, 520 p.

H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, 1053 p.

D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, 800 p.

D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ & E. BELJA, *The IMLI manual on international law*, vol. II, *Shipping law*, éd. OUP, 2016, 675 p.

D. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, 658 p.

I. BANTEKAS, & S. NASH, *International criminal law*, éd. Routledge, 2009, 640 p.

I. BANTEKAS, *International criminal law*, éd. Hart Publishing, 2010, 666 p.

J. BASDEVANT, *Dictionnaire de la terminologie de droit international*, éd. Sirey, 1960, 775 p.

C. BASSIOUNI, *Introduction au droit pénal international*, éd. Bruylant, 2002, 343 p.

C. BASSIOUNI, *International criminal law : sources, subjects and contents*, éd. Brill, 2008, 1086 p.

S. BATEMAN, R. HERBER-BURNS & P. LEHR, *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, vol. 3, éd. CRC Press, 2008, 404 p.

B. A. BOCZEK, *International law : a dictionary*, éd. Scarecrow Press, 2005, 477 p.

N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, éd. OUP, 2012, 301 p.

N. BOISTER, & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, 458 p.

P. BOUZAT, *Traité théorique et pratique de droit pénal*, éd. Dalloz, 1951, 1231 p.

J. L. BRIERLY, *The law of Nations : an introduction to the international law of peace*, 6ème éd., éd. OUP, 1978, 460 p.

E. D. BROWN, *The international law of the sea*, éd. Dartmouth Publishing, 1994, 950 p.

F. CABALLERO & Y. BISIOU, *Droit de la drogue*, 2ème éd., éd. Dalloz, 2000, 823 p.

L. CAVARÉ & J. P. QUÉNEUDEC, *Le droit international public positif*, 3ème éd., vol. 1, éd. Pedone, 1967, 952 p.

C. CHAUMONT, *Le droit de l'espace*, éd. PUF, Paris, 1960, 125 p.

V. CHETAIL & C. BAULOZ, *Research handbook on international law and migration*, éd. Edward Elgar publishing, 2014, 712 p.

R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE, *The law of the sea*, 1ère éd., éd. Manchester University Press, 1988, 494 p.

J. C. COLOMBOS, *The international law of the sea*, 6ème éd., éd. Prentice Hall Press, 1967, 886 p.

G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, éd. PUF, 12ème éd., 2018, 1116 p.

J. P. COT & A. PELLET, *La Charte des Nations Unies – commentaire article par article*, 2ème éd., éd. Economica, 1991, 3729 p.

J. CRAWFORD, *Brownlie's principles of public international law*, éd. OUP, 2012, 888 p.

P. DAILLIER & M. FORTEAU, N. QUOC DINH & A. PELLET, *Droit international public*, 8ème éd., éd. LGDJ, 2009, 1722 p.

O. DE FROUVILLE & A. L. CHAUMETTE, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2012, 524 p.

H. DONNEDIEU DE VABRES, *Les principes modernes du droit pénal international*, éd. Sirey, 1928, 484 p.

H. DONNEDIEU DE VABRES, *Introduction à l'étude du droit pénal international*, éd. Sirey, Paris, 1922, 486 p.

H. DONNEDIEU DE VABRES, *Traité de droit criminel et de législation pénale comparée*, éd. Sirey, 3ème éd., 1947, 1049 p.

R. J. DUPUY & D. VIGNES, *Traité du nouveau droit de la mer*, éd. Economica, 1985, 1468 p.

R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T. 1, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1991, 861 p.

R. J. DUPUY & D. VIGNES, *A handbook on the new law of the sea*, T. 2, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1991, 856 p.

P. FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, T.I, éd. Rousseau, 1925, p. 3-834.

P. FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, T. II, éd. Rousseau, 1926, p. 835-1691.

G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, T.I, *Introduction, la haute mer*, éd. Duchemin, Paris, 1932, rééd. Topos Verlag AG, 1981, 530 p.

G. GIDEL, *Le droit international de la mer : le temps de paix*, T. III, *La mer territoriale et la zone contiguë*, éd. Duchemin, Paris, 1934, rééd. Topos Verlag AG, 1981, 813 p.

J. P. GRANT & J. C. BARKER, *Parry and Grant encyclopaedic dictionary of international law*, éd. OUP, 2009, 702 p.

P. GUGGENHEIM, *Traité de droit international public*, T. 1, 2ème éd., éd. Georg et Cie, 1967, 352 p.

D. GUILFOYLE, *International criminal law*, éd. OUP, 2016, 472 p.

W. E. HALL, *A treatise on international law*, 8ème éd., éd. Oxford Clarendon Press, 1924, 895 p.

P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organised crime*, éd. OUP, 2016, 556 p.

R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, éd. CRC Press, 2009, 404 p.

A. HUET & R. KOERING-JOULIN, *Droit pénal international*, éd. PUF, 1994, 507 p.

A. KACZOROWSKA, *Public international law*, 4ème éd., éd. Routledge, 2010, 944 p.

R. KOLB, *Droit international pénal*, éd. Bruylant, 2008, 674 p.

A. M. LA ROSA, *Dictionnaire de droit international pénal : Termes choisis*, éd. PUF, 1998, 117 p.

H. LAUTERPACHT, *International law : The law of peace*, vol. 3, Part 2-6, éd. Cambridge University Press, 1977, 644 p.

C. LOMBOIS, *Droit pénal international*, 2ème éd., éd. Dalloz, 1979, 726 p.

L. LUCCHINI & M. VŒLCKEL, *Droit de la mer*, T. II, *Délimitation, navigation et pêche*, éd. Pedone, 1996, 717 p.

P. MALANCZUK, *Akehurst's modern introduction to international law*, éd. Routledge, 2002, 472 p.

M. S. McDOUGAL & W. T. BURKE, *The public order of the oceans : a contemporary international law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1987, 1226 p.

M. H. NORDQUIST, N. R. GRANDY, S. N. NANDAN & S. ROSENNE, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : A commentary*, vol. II, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1993, 736 p.

M. H. NORDQUIST, S. ROSENNE & L. B. SOHN, *United Nations convention on the law of the sea 1982, a commentary*, vol. V, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 691 p.

T. OBOKATA, *Transnational organised crime in international law*, éd. Bloomsbury publishing, 2010, 246 p.

D. P. O'CONNELL, *The international law of the Sea*, vol. II, éd. Clarendon Press, 1984, 651 p.

R. O'KEEFE, *International criminal law*, éd. OUP, 2015, 678 p.

A. ORAKHELASHVILI, *Research handbook on jurisdiction and immunities in international law*, éd. Edward Elgar Publisher, 2015, 560 p.

A. ORAKHELASHVILI, *Akehurst's Modern introduction to international law*, 8ème éd., éd. Routledge, 2018, 582 p.

T. ORTOLAN, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, T. 1, éd. Cosse et Delamotte, 1845, 464 p.

J. P. PANCRACIO, *Droit des espaces. Air, mer, fleuves, terre, cosmo*s, éd. Armand Colin, 1997, 288 p.

J. P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, 1er éd., éd. Dalloz, 2010, 520 p.

R. RAYFUSE, *Research Handbook on international marine environmental law*, éd. Edward Elgar Publishing, 2015, 512 p.

D. REBUT, *Droit pénal international*, 2ème éd., éd. Dalloz, 2015, 712 p.

J. A. ROACH & R. W. SMITH, *Excessive maritime claims*, 3ème éd., éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 925 p.

J. ROCHFELD, M. CORNU & F. ORSI, *Dictionnaire des biens communs*, éd. Quadrige, 2017, 1240 p.

D. ROTHWELL, G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, 1072 p.

A. RIVIER, *Principes du droit des gens*, T. I, éd. Arthur Rousseau, 1896, 502 p.

D. R. ROTHWELL & T. STEPHENS, *The international law of the sea*, éd. Hart Publishing, 2010, 516 p.

J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, éd. Bruylant, 2001, 1198 p.

B. SAUL, *Research handbook on international law and terrorism*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, 832 p.

G. SCELLE, *Précis de droit des gens – principes et systématique*, rééd. Dalloz, 2008, 332 p.

J. SPERLING, *Handbook of governance and security*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, 752 p.

L. B. SOHN, J. NOYES, E. FRANCKX, K. JURAS, *Cases and materials on the law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 998 p.

Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, éd. Cambridge University Press, 2015, 548 p.

Y. TANAKA, *The peaceful settlement of international disputes*, éd. Cambridge University Press, 2018, 462 p.

G. K. WALKER, *Definitions for the law of the sea – terms not defined by the 1982 Convention*, éd. Brill Nijhoff, 2012, 338 p.

R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, 448 p.

Monographies, Thèses et Mélanges

J. F. AKANDJI-KOMBE, *L'homme dans la société internationale : Mélanges en hommage au professeur Paul Tavernier*, éd. Bruylant 2013, 1624 p.

J. ALBERS, *Responsibility and liability in the context of transboundary movements of hazardous wastes by sea : existing rules and the 1999 liability protocol to the Basel Convention*, Thèse, University of Hamburg, 2013, éd. Springer, 2014, 370 p.

K. D. ALI, *Maritime security cooperation in the gulf of Guinea : prospects and challenges*, Thèse, University of Wollongong, 2013, éd. Brill, 2015, 288 p.

J. ALIX, *Terrorisme et droit pénal – étude critique des incriminations terroristes*, Thèse, Université Paris I, 2008, éd. Dalloz, 2010, 684 p.

D. ALLAND, V. CHETAIL, O. DE FROUVILLE & J. E. VIÑUALES, *Unité et diversité du droit international – écrits en l'honneure du professeur Pierre-Marie Dupuy*, éd. Martinus Nijhoff, 2014, 1008 p.

C. H. ALLEN, *Maritime counterproliferation operations and the rule of law*, éd. Greenwood publishing group, 2007, 272 p.

N. ALOUPI, *Le rattachement des engins à l'État en droit international public (navires, aéronefs, objets spatiaux)*, Thèse, Université Paris II, 2011, 610 p.

P. AMSELEK, *Perspectives critiques d'une réflexion épistémologique sur la théorie du droit*, Université Paris II, 1962, éd. LGDJ, 1964, 464 p.

D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, 624 p.

R. ANSTEY, *The Atlantic slave trade and british abolition*, éd. Macmillan, 1975, 450 p.

M. H. ARSANJANI, J. COGAN, R. SLOANE & S. WIESSNER, *Looking to the future – Essays on International law in honor of W. Michael Reisman*, éd. Brill Nijhoff, 2011, 1153 p.

K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel ? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, 258 p.

C. BARROW-GILES & D. MARSHALL, *Living at the borderlines : issues in Caribbean sovereignty and development*, éd. Ian Randle Publishers, 2003, 580 p.

C. BASSIOUNI & E. M. WISE, *Aut dedere aut judicare : the duty to extradite or prosecute in international law*, éd. Martinus Nijhoff, 1995, 338 p.

B. BAUCHOT, *Sanctions pénales nationales et droit international*, Thèse, Université Lille II, 2007, 614 p.

N. BHUTA, *The frontiers of human rights*, Collected courses of the Academy of european law, éd. OUP, 2016, 256 p.

B. A. BOCZEK, *Flags of convenience – an international legal study*, éd. HUP, 1962, 323 p.

L. BOISSON DE CHAZOURNES, V. GOWLLAND-DEBBAS, *The international legal system in quest of equity and universality – Liber amicorum Georges Abi-Saab*, éd. Brill Nijhoff, 2001, 845 p.

L. BOISSON DE CHAZOURNES & M. G. KOHEN, *International law and the quest for its implementation : Liber amicorum Vera Gowlland-Debbas*, éd. Brill, 2010, 513 p.

N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law - Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, 951 p.

A. L. BRUGERE, *La « menace contre la paix » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies : réflexions sur un concept de droit international*, Thèse, Université de Genève, 2013, 301 p.

I. BUFFARD & G. HAFNER, *International law between universalism and fragmentation : Festschrift in honour of Gerhard Hafner*, éd. Brill, 2008, 1086 p.

A. T. CALLAGHER & F. DAVID, *The international law of migrant smuggling*, éd. Cambridge University Press, 2014, 840 p.

H. CAMINOS & V. P. COGLIATI-BANTZ, *The legal regime of straits : contemporary challenges and solutions*, éd. Cambridge university press, 2014, 530 p.

J. CARBONNIER, *Flexible droit pour une sociologie du droit sans rigueur*, 10ème éd., éd. LGDJ, 2001, 490 p.

J. CHEVALLIER, *L'État post-moderne*, éd. LGDJ, 2003, 328 p.

D. CHILSTEIN, *Droit pénal international et lois de polices – essai sur l'application dans l'espace du droit pénal accessoire*, Thèse, Université Paris I, 2001, éd. Dalloz, 2003, 467 p.

J. COMBACAU, *Le pouvoir de sanction de l'ONU, étude théorique de la coercition non militaire*, éd. Pedone, 1974, 394 p.

B. CONFORTI, *International law and the role of domestic legal systems*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1993, 201 p.

O. CORTEN, *L'utilisation du « raisonnable » par le juge international – discours juridique, raison et contradictions*, Thèse, Université libre de Bruxelles, 1996, éd. Bruylant, 1997, 696 p.

F. COUVEINHES-MATSUMOTO, *L'effectivité en droit international*, Thèse, Université Paris II, 2011, éd. Bruylant, 2014, 718 p.

J. CRAWFORD, A. KOROMA, S. MAHMOUDI & A. PELLET, *The international legal order : current needs and possible responses : essays in honour of Djamchid Momtaz*, éd. Brill, 2017, 798 p.

J. CRAWFORD, A. PELLET & S. OLLESON, *The international responsibility*, éd. OUP, 2010, 1376 p.

K. DA COSTA, *The extraterritorial application of selected human rights treaties*, Thèse, Université de Genève, 2011, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2012, 324 p.

S. DAGET, *La répression de la traite des Noirs au XIXème siècle – L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, éd. Karthala, 1997, 625 p.

F. DEFFERRARD, *La suspicion légitime*, Thèse, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 1998, *LGDJ*, 2000, 440 p.

S. H. DEGERT-RIBERIO, *La lutte contre les activités illicites dans la mer des Caraïbes*, Thèse, Université de Nantes, 2013, 651 p.

I. F. DEKKER & H. H. G. POST, *On the foundations and sources of international law, Tribute to Professor Herman Meijers*, éd. Cambridge University Press, 2003, 199 p.

L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, 764 p.

G. DELLA CANANEA, *Due process of law beyond the State : requirements of administrative procedure*, éd. OUP, 2009, 240 p.

M. DELMAS-MARTY, *Etudes juridiques comparatives et internationalisation du droit*, éd. Collège de France, 2003, 64 p.

A. DEL VECCHIO, *International law of the sea : current trends and controversial issues*, éd. Eleven International Publishing, 2014, 408 p.

P. DE MAN, *Exclusive use in an inclusive environment : the meaning of the non-appropriation principle for space resource exploitation*, Thèse, University of Leuven, 2014, éd. Springer, 2016, 481 p.

M. DEN HEIJER, *Europe and extraterritorial asylum*, Thèse, Leiden University, 2011, éd. Bloomsbury publishing, 2012, 342 p.

C. DENIS, *Le pouvoir normatif du Conseil des Nations unies : portée et limites*, Thèse, Université libre de Bruxelles, 2003, éd. Bruylant, 2005, 408 p.

F. DE WECK, *Non-refoulement under the European convention on human rights and the UN Convention against torture*, Thèse, Université de Lucerne, 2014, éd. Brill, 2016, 497 p.

E. DE WET, *The Chapter VII powers of the United Nations Security Council*, Thèse, Université de Zurich, 2002, éd. Hart Publishing, 2004, 432 p.

J. A. DE YTURRIAGA, *The international regime of fisheries : from UNCLOS 1982 to the presential sea*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, 326 p.

E. DIEZ, J. MONNIER, J. P. MÜLER, *Mélange Rudolf Bindschedler*, éd. Stampfli, 1980, 638 p.

H. DIPLA, *Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer*, éd. Graduate institute publications, 2015, 248 p.

C. DUPUY, *Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines*, éd. Pedone, 1899, 526 p.

R. J. DUPUY, *Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos : droit et justice*, éd. Pedone, 1999, 705 p.

J. EBBESON, M. JACOBSSON, M. KLAMBERG, D. LANGLET & P. WRANGE, *International law and changing perceptions of security : Liber amicorum Said Mahmoudi*, éd. Brill Nijhoff, 2014, 350 p.

M. FINK, *Maritime interception and the law of naval operations*, Thèse, University of Amsterdam, 2016, éd. Springer, 2018, 358 p.

M. FITZMAURICE & P. MERKOURIS, *The interpretation and application of the European Convention of human rights – legal and practical implications*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2012, 304 p.

I. FOUCHARD, *Crimes internationaux, entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international*, Thèse, Université Paris I, 2008, éd. Bruylant, 2014, 550 p.

W. FRIEDMANN, *The changing structure of international law*, éd. Stevens, 1964, 410 p.

J. M. GALABERT & M. R. TERCINET, *Mélanges en l'honneur du professeur Gustave Peiser*, éd. Presse Universitaire de Grenoble, 1995, 552 p.

E. GALLOUËT, *Le transport maritime de stupéfiants*, Thèse, Université d'Aix-Marseille, 2011, éd. PUAM, 2013, 545 p.

J. GARVEY, *Nuclear weapons counterproliferation : a new grand bargain*, éd. OUP, 2013, 248 p.

M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, éd. Brill Nijhoff, 2007, 286 p.

R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*, éd. OUP, 2011, 340 p.

A. GHANEM-LARSON, *Essai sur la notion d'acte terroriste en droit international pénal*, Thèse, Université d'Aix-Marseille III, 2011, 644 p.

T. D. GILL & W. P. HEERE, *Reflections on principles and practice of international law - Essays in honour of Professor Leo Bouchez*, éd. Brill Nijhoff, 2000, 300 p.

W. G. GREWE, *The epochs of international law*, Traduction M. BYERS, éd. De Gruyter, 2000, 802 p.

I. GRIFFITH, *The political economy of drugs in the Caribbean*, éd. Springer, 2000, 273 p.

G. GRISEL, *Application extraterritoriale du droit international des droits de l'homme*, Thèse, Université de Lausanne, 2009, Coédition Bruylant, LGDJ, Helbing Lichtenhahn, 2010, 466 p.

H. GROTIUS, *La liberté des mers*, éd. Panthéon-Assas impression, 2013, 154 p.

D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, éd. Cambridge University Press, 2009, 436 p.

K. HAKAPÄÄ, *Marine pollution in international law : material obligations and jurisdiction with special reference to the third United Nations conference on the law of the sea*, Thèse, University of Helsinki, 1981, éd. Suomalainen Tiedeakatemia, 1982, 341 p.

J. HARRISON, *Making the law of the sea – a study in the development of international law*, éd. Cambridge University Press, 2011, 340 p.

H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, 1082 p.

N. HONG, *UNCLOS and ocean dispute settlement : law and politics in the South China sea*, Thèse, University of Alberta, 2010, éd. Routledge, 2012, 266 p.

M. INAZUMI, *Universal jurisdiction in modern international : expansion of national jurisdiction for prosecuting serious crimes under international law*, éd. Intersentia, 2005, 269 p.

P. JESSUP, *Transnational Law*, éd. New Haven : Yale University Press, 1956, 128 p.

S. JOVANOVIC, *Restriction des compétences discrétionnaires des États en droit international*, Thèse, Université Paris II, 1986, éd. Pedone, 1988, 239 p.

C. C. JOYNER, *International law in the 21st century : rules for global governance*, éd. Rowman & Littlefield, 2005, 384 p.

I. V. KARAMAN, *Dispute resolution in the Law of the sea*, Thèse, University of Athens, 2011, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 400 p.

M. KASHUBSKY, *Offshore oil and gas installations security : an international perspective*, Thèse, University of Wollongong, 2012, éd. Routledge, 2016, 520 p.

G. C. KASOULIDES, *Port state control and jurisdiction : evolution of the port state regime*, Thèse, University of London, 1988, éd. Springer, 1993, 308 p.

N. KLEIN, *Dispute settlement in the UN Convention on the law of the sea*, éd. Cambridge University press, 2005, 418 p.

N. KLEIN, *Maritime security and the law of the sea*, éd. OUP, 2011, 376 p.

M. G. KOHEN, *La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international - Liber amicorum Lucius Caflisch*, éd. Brill, 2006, 1236 p.

M. G. KOHEN, R. KOLB, & D. L. TEHINDRAZANARIVELO, *Perspectives of in international law in the 21st century : Liber amicorum Christian Dominicé in honour of its 80th birthday*, éd. Brill, 2011, 470 p.

R. A. KOLODKIN & S. M. PUNZHIN, *Essays in memory of A. L. Kolodkin*, éd. Statut Moskva, 2014, 428 p.

J. KRASKA, *Contemporary maritime piracy : international law, strategy, and diplomacy at sea*, éd. Praeger, 2011, 253 p.

J. KRASKA & R. PEDROZO, *International maritime security law*, éd. Martinus Nijhoff, 2013, 968 p.

B. KWIATKOWSKA, *The 200 mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, éd. Martinus Nijhoff, 1989, 397 p.

P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et droit de l'Union européenne – Étude d'une contribution réciproque*, Thèse, Université de Paris II, 2016, éd. Bruylant, 2018, 956 p.

H. LEFEBVRE-CHALAIN, *La stratégie normative de l'organisation maritime internationale (OMI)*, Thèse, Université de Nantes, 2010, éd. PUAM, 2012, 678 p.

L. LEWIS, *Caribbean sovereignty, development and democracy in an age of globalization*, éd. Routledge, 2013, 268 p.

C. LISS, *Oceans of crime : maritime piracy and transnational security in southeast Asia and Bangladesh*, Thèse, Murdoch University, 2008, éd. Institute of southeast Asian studies, 2011, 446 p.

M. W. LODGES, M. H. NORDQUIST, *Peaceful order in the World's Oceans : Essays in Honor of Satya N. Nandan*, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 403.

C. MADELAINE, *La Technique des obligations positives en droit de la Convention européenne des droits de l'homme*, Thèse, Université de Montpellier, 2012, éd. Dalloz, 2014, 572 p.

J. MAKARCZYK, *Theory of international law at the threshold of the 21st century – Essays in honour of Krzyszotf Skubiszewski*, éd. Martinus Nijhoff, 1996, 1008 p.

T. MALUWA, M. DU PLESSIS & D. TLADI, *The pursuit of a brave new world in international law – Essays in honour of John Dugard*, éd. Brill Nijhoff, 2017, 571 p.

J. N. K. MANSELL, *Flag state responsibility : historical development and contemporary issues*, Thèse, University of Wollongong, 2007, éd. Springer Science, 2009, 269 p.

S. MARGARITI, *Defining international terrorism : between state sovereignty and cosmopolitanism*, Thèse, University of Dundee, 2015, éd. Springer, 2017, 186 p.

J. P. MARGUÉNAUD, M. MASSÉ & N. POULET-GIBOT-LECLERC, *Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois*, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, 920 p.

B. MARTEN, *Port state jurisdiction and the regulation of international merchant shipping*, Thèse, Hamburg University, 2012, éd. Springer, 2013, 274 p.

N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Serving the rule of international maritime law : Essays in honour of professor David Joseph Attard*, éd. Routledge, 2009, 408 p.

J. MATAM FARRALL, *United Nations sanctions and the rule of law*, Thèse, University of Tasmania, 2006, éd. Cambridge University Press, 2007, 574 p.

R. S. J. McDONALD & D. M. JOHNSTON, *The structure and process of international law*, éd. Brill, 1986, 1234 p.

R. McLAUGHLIN, *United Nations naval peace operations in the territorial sea*, éd. Martinus Nijhoff, 2009, 262 p.

M. McNICHOLAS, *Maritime security : an introduction*, 1ère éd., éd. ELSEVIER, 2008, 472 p.

D. MEAD, *The new law of peaceful protest : rights and regulation in the human rights act era*, éd. Bloomsbury publishing, 2010, 536 p.

T. MERON, *The humanization of international law*, éd. Brill Nijhoff, 2006, 552 p.

H. MEYERS, *The nationality of ship*, éd. Springer, 1967, 368 p.

M. MILANOVIC, *Extraterritorial application of human rights treaties : law, principles and policy*, Thèse, Cambridge University, 2010, éd. OUP, 2013, 302 p.

E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel source pollution*, Thèse, Utrecht University, 1998, éd. Kluwer law international, 1998, 632 p.

A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse Université Paris 1, 2004, 598 p.

T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, 1186 p.

K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, Thèse, Université Lyon III, 2011, éd. Bruylant, 2012, 625 p.

F. NGANTCHA, *The right of innocent passage and the evolution of the international law of the Sea*, Thèse, Université de Genève, 1988, éd. Printer Publishers, 1990, 256 p.

T. OBOKATA, *Trafficking of human beings from a human rights perspective : toward a more holistic approach*, éd. Martinus Nijhoff, 2006, 247 p.

F. OST & M. VAN DE KERCHOVE, *De la pyramide au réseau ? Pour une théorie dialectique du droit*, éd. FUSL, 2010, 598 p.

M. A. PALMA, M. TSAMENYI & W. R. EDESON, *Promoting sustainable fisheries : the international legal and policy framework to combat illegal, unreported and unregulated fishing*, éd. Brill, 2010, 341 p.

G. P. PAMBORIDES, *International shipping law : legislation and enforcement*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, 252 p.

I. PAPANICOLOPULU, *International law and the protection of people at sea*, éd. OUP, 2018, 314 p.

E. PAPASTAVRIDIS, *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Hart Publishing, 2013, 402 p.

D. PERREIRA PINTO, *Fisheries management in areas beyond national jurisdiction : the impact of ecosystem based law-making*, éd. Martinus Nijhoff, 2012, 210 p.

O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, Paris, éd. Gallimard, 2004, 736 p.

A. PETRIG, *Human rights and law enforcement at sea : arrest, detention and transfer of piracy suspects*, Thèse, Université de Bâle, 2013, éd. Martinus Nijhoff, 2014, 500 p.

N. POÙLANTZAS, *The right of hot pursuit in international law*, 2ème éd., éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2002, 468 p.

P. POURZAND, *L'internationalisation pénale en matière de trafic de drogue – étude critique de l'enchevêtrement des espaces normatifs*, Thèse, Université de Paris I, 2007, éd. LGDJ, 2008, 454 p.

A. POZDNAKOVA, *Criminal jurisdiction over perpetrators of ship-source pollution : International law, state practice and EU harmonisation*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 346 p.

B. QUEFFELEC, *La diversité biologique : outil d'une recomposition du droit international de la nature – l'exemple marin*, Thèse, Université de Bretagne Occidentale, 2006, 510 p.

R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, 444 p.

P. REUTER, *Le droit international, unité et diversité – Mélanges offerts à Paul Reuter*, éd. Pedone, 1981, 584 p.

E. ROBERT, *L'État de droit et la lutte contre le terrorisme dans l'Union européenne : mesures européennes de lutte contre le terrorisme suite aux attentats du 11 septembre 2001*, Thèse, Université de Lille II, 2012, 363 p.

M. C. ROUAULT, *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, éd. L'harmattan, Paris, 1999, 436 p.

G. ROUSSEL, *Suspicion et procédure pénale équitable*, Thèse, Nantes, 2007, éd. L'harmattan, 2010, 366 p.

R. RUBIO-MARIN, *Human rights and immigration at sea*, Collected courses of the academy of European law, éd. OUP, 2014, 336 p.

J. RUILLE, *Management des risques intégré des navires et de leurs armements : un ferry peut-il être une organisation à haute fiabilité ?*, Thèse, Sciences de gestion, Université de Nantes, 2015, 474 p.

C. RYNGAERT, *Jurisdiction in international law*, 2ème éd., éd. OUP, 2015, 262 p.

C. RYNGAERT, E. J. MOLENAAR & S. M. H. NOUWEN, *What's wrong with international law ? Liber amicorum A. H. A. Soons*, éd. Brill Nijhoff, 2015, 482 p.

B. SAGE-FULLER, *The precautionary principle in marine environmental law : with special reference to high risk vessels*, éd. Routledge, 2013, 320 p.

K. SAIFUL, *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, Thèse, Macquarie University, 2014, éd. Brill, 2016, 202 p.

J. SALMON, *Droit du pouvoir, pouvoir du droit : Mélanges offerts à Jean Salmon*, éd. Bruylant, 2007, 1486 p.

M. P. SCHARF, M. A. NEWTON & M. STERIO, *Prosecuting maritime piracy : domestic solutions to international crimes*, éd. Cambridge University press, 2015, 384 p.

C. SCHMITT, *Le Nomos de la terre dans le droit des gens du jus publicum europaeum*, éd. PUF, 2001, 363 p.

D. SPIELMANN, M. MARIALENA & P. VOYATZIS, *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant, Mélange en l'honneur de Christos L. Rozakis*, éd. Bruylant, 2011, 762 p.

Y. TANAKA, *A dual approach to ocean governance – the cases of zonal and integrated management in international law of the sea*, éd. Routledge, 2009, 310 p.

D. L. TEHINDRAZANARIVELO, *Les sanctions des Nations Unies et leurs effets secondaires – assistance aux victimes et voies juridiques de prévention*, Thèse, Université de Genève, 2003, éd. PUF, 2005, 523 p.

K. N. TRAPP, *State responsibility for international terrorism*, Thèse, Cambridge University, 2009, éd. OUP, 2011, 295 p.

H. TUERK, *Reflections on the contemporary law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 211 p.

P. J. J. VAN DER KRUIT, *Maritime drug interdiction in international law*, Thèse, Université de Utrecht, 2007, 369 p.

S. VAN DROOGHENBROECK, *La proportionnalité dans le droit de la Convention européenne des droits de l'homme – prendre l'idée simple au sérieux*, Thèse, Facultés universitaires Saint-Louis, 2001, éd. FUSL, 2002, 777 p.

J. P. VELLAS, *Mélange en l'honneur de Gilbert Gidel*, éd. Sirey, 1961, 605 p.

M. VIRALLY, *L'organisation mondiale*, éd. Armand Colin, 1972, 589 p.

B. VUKAS, *Law of the sea – selected writings*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, 359 p.

P. WENDEL, *State responsibility for interferences with the freedom of navigation in public international law*, Thèse, University of Hamburg, 2006, éd. Springer – Verlag Berlin Heidelberg, 2007, 286 p.

J. A. WITT, *Obligations and control of flag states : developments and perspectives in international law and EU law*, Thèse, University of Hamburg, 2007, éd. LIT Verlag Münster, 2007, 372 p.

R. WOLFRUM, M. SERSIC & T. SOSIC, *Contemporary developments in international law essays in Honour of Budislav Vukas*, éd. Brill Nijhoff, 2015, 952 p.

E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, 790 p.

H. YANG, *Jurisdiction of Coastal state over foreign Merchant ships in international waters and the territorial sea*, Thèse, University of Hamburg, 2005, éd. Springer Science, 2006, 286 p.

Humanité et droit international, Mélanges René-Jean Dupuy, éd. Pedone, 1991, 382 p.

La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant, Mélanges en l'honneur de Christos L. Rozakis, éd. Bruylant, 2011, 768 p.

La mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. Pedone, 2003, 712 p.

La norme, la ville, la mer – écrit de Nantes pour le doyen Prats, éd. Maison des sciences de l'homme, 2000, 306 p.

L'internationalisation du droit – Mélange en l'honneur de Yvon Loussouarn, éd. Dalloz, 1994, 416 p.

Mélanges offerts à Henri Rolin, problèmes de droits des gens, éd. Pedone, 1964, 536 p.

Mélanges offerts à Hubert Thierry - L'évolution du droit international, éd. Pedone, 1998, 417 p.

Actes de colloques

G. ANDREONE, G. BEVILACQUA, G. CATALDI & C. CINELLI, *Insecurity at sea : piracy and other risks to navigation*, Colloque de Naples, 2012, éd. Giannini, 2013, 242 p.

G. ANDREONE, *Jurisdiction and control at sea – some environmental and security issues*, Colloque de Rome, 2013, éd. Giannini, 2014, 187 p.

G. ANDREONE, *The future of the law of the sea – bridging gaps between national, individual and common interests*, Colloques Marsafenet 2012-2016, éd. Springer, 2017, 269 p.

Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, 616 p.

D. BARDONNET, *La convention sur l'interdiction et l'élimination des armes chimiques : une percée dans l'entreprise multilatérale du désarmement*, Colloque de La Haye, 1994, éd. Martinus Nijhoff, 1995, 635 p.

M. BATTESTI, *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, 496 p.

D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, 712 p.

A. BIANCHI & Y. NAQVI, *Enforcing international law norms against terrorism*, Colloque de Milan, 2002, éd. Hart publishing, 2004, 549 p.

D. D. CARON & H. N. SCHEIBER, *The oceans in the nuclear age – legacies and risks*, Colloque de Berkeley, 2006, éd. Brill, 2014, 614 p.

G. CATALDI, *La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21e siècle*, Colloque de Naples, 2001, éd. Bruylant, 2002, 534 p.

G. CATALDI, *A Mediterranean perspective on migrants' flows in the European Union : protection of rights, intercultural encounters and integration policies*, Colloque de Naples, 2015, éd. Scientifica, 2016, 328 p.

Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal* ?, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. Bruylant, 2007, 634 p.

C. A. CHASSIN, *La portée de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme*, Colloque de Caen, 2005, éd. Bruylant, 2006, 312 p.

P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, 316 p.

P. CHAUMETTE, *Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?*, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, 480 p.

P. CHAUMETTE, *Richesses et misères des océans : conservation, ressources et frontières*, Séminaires de Nantes, 2017, éd. Gomylex, 2018, 428 p.

J. Y. CHÉROT & B. FRYDMAN, *La science du droit dans la globalisation*, Colloque de Aix-en-Provence, 2010, éd. Bruylant, 2012, 320 p.

C. CHEVALLIER-GOVERS & C. SCHNEIDER, *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Colloque de Grenoble, 2013, éd. Pedone, 2015, 322 p.

T. CLINGAN, *The law of the sea : what lies ahead ?*, 20th annual conference of the law of the sea institute, Colloque de Miami, 1986, éd. Law of the sea institute, 1988, 583 p.

F. COOMANS & M. T. KAMMINGA, *Extraterritorial application of human rights treaties*, Colloque de Maastricht, 2003, éd. Intersentia, 2004, 281 p.

O. CORTEN, K. BANNELIER, T. CHRISTAKIS, B. DELCOURT, *Le droit international face au terrorisme*, Colloque de Paris, 2002, éd. Pedone, 2002, 356 p.

M. CRAVEN, M. FITZMAURICE & M. VOGIATZI, *Time, history and international law*, Conférence de Londres, 2005, éd. Brill Nijhoff, 2006, 256 p.

A. CUDENNEC & G. GUEGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer : vers une politique maritime de l'Union européenne*, 2006, Colloque de Brest, éd. Pedone, 2007, 437 p.

A. CUDENNEC, *Ordre public et mer*, Colloque de Brest, 2011, éd. Pedone, Paris, 2012, 270 p.

M. DELMAS-MARTY, M. PIETH, U. SIEBER, *Les chemins de l'harmonisation pénale*, Séminaires de Paris, Tolède, Fribourg-en-Brisgau, Tolède, 2004-2007, éd. Société de législation comparée, vol. 15, 2008, 446 p.

A. DEL VECCHIO & F. MARRELLA, *Droit international et gouvernance maritime – Défis actuels pour les organisations internationales d'intégration économique*, Vème Colloque ordinaire de l'association internationale du droit de la mer, Venise, 2014, éd. Scientifica, 2016, 335 p.

R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, 516 p.

C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, 469 p.

L. FORLATI PICCHIO & L. A. SICILIANOS, *Les sanctions économiques en droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2003, éd. Brill Nijhoff, 2004, 875 p.

O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Derecho del hombre y trabajo marítimo – Los marinos abandonados, el bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar*, Colloque de Bilbao, 2008, éd. Gobierno Vasco, 2009, 229 p.

M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, 850 p.

G. S. GOODWIN-GILL & P. WECKEL, *Protection des migrants et des réfugiées au XXIe siècle, aspects de droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de la Haye, 2010, éd. Brill, 2015, 848 p.

L. GRUSZCZYNSKI & W. WERNER, *Deference in international courts and tribunal : standard of review and margin of appreciation*, Colloques de Séville et Lund, 2012, éd. OUP Oxford, 2014, 464 p.

D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, 354 p.

L. HENNEBEL, D. VANDERMEERSCH, *Juger le terrorisme dans l'État de droit*, Colloque de Bruxelles, 2008, éd. Bruylant, 2009, 544 p.

M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, Colloque de Genève, 2001, éd. Bruylant, 2002, 355 p.

R. HIGGINS & M. FLORY, *Terrorism and international law*, Colloques de Londres et d'Aix-en Provence, 1992, éd. Routledge, 1997, 382 p.

J. HO & S. BATEMAN, *Maritime challenges and priorities in Asia : implications for regional security*, Colloque de Singapour, 2010, éd. Routledge, 2012, 336 p.

INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, Colloque de Paris, 2007, éd. Pedone, 2008, 264 p.

INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, 220 p.

International Ocean Institute, *30th Pacem in Maribus. A year after Johannesburg Ocean Governance and sustainable development : oceans and coasts – a glimpse into the future*, Colloque de Kiev, 2003, éd. IOC, 2004, 803 p.

N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security : international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, juillet 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, 227 p.

P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, éd. Hart Publishing, 2012, 374 p.

M. LANGFORD, W. VANDENHOLE, M. SCHEININ & W. VAN GENUGTEN, *Global justice, State duties : The extraterritorial scope of economic, social and cultural rights in international law*, Colloque de Tilburg, 2008, éd. Cambridge University Press, 2013, 496 p.

G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, 398 p.

L. LE HARDŸ DE BEAULIEU, *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. Presse universitaire de Namur, 2007, 116 p.

M. MASSÉ, J. P. JEAN, A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne ? Mise en perspective des évolutions et ruptures contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, 400 p.

M. MEJIA Jr, *Contemporary issues in maritime security*, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, 257 p.

M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, 310 p.

V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS, *'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human rights*, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, 464 p.

P. K. MUKHERJEE, M. Q. MEJIA & G. M. GAUCI, *Maritime violence and other security issues at sea*, Colloque de Malmö, 2001, éd. World Maritime University, 2002, 270 p.

A. NOLLKAEMPER & I. PLAKOKEFALOS, *The practice of shared responsibility in international law*, Colloques d'Amsterdam et de Stockholm, 2013, éd. Cambridge University Press, 2017, 1152 p.

M. H. NORDQUIST & J. N. MOORE, *Oceans policy : new institutions, challenges, and opportunities*, Colloque de Montego Bay, 1998, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, 360 p.

M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, K. C. FU, *Recent developments in the law of the sea and China*, Colloque de Xiamen, 2005, éd. Brill Nijhoff, 2006, 530 p.

M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM & R. LONG, *Legal challenges in maritime security*, Colloque de Heidelberg, 2007, éd. Brill Nijhoff, 2008, 479 p.

M. H. NORDQUIST, T. B. KOH & J. N. MOORE, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Colloque de Singapour, 2008, éd. Brill Nijhoff, 2009, 626 p.

M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS, H. S. KIM, *The law of the sea convention : US accession and globalisation*, 34th annual conference of the center for oceans law and policy, Colloque de Washington, 2010, éd. Martinus Nijhoff, 2012, 578 p.

M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, R. C. BECKMAN & R. LONG, *Freedom of navigation and globalization*, Colloque de Séoul, 2013, éd. Brill Nijhoff, 2014, 320 p.

A. G. OUDE ELFERINK & D. ROTHWELL, *Oceans management in the 21st century : institutional frameworks and responses*, Colloque de Sydney, 2001, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2004, 432 p.

B. OXMAN, D. CARON & C. BURDERL, *Law of the sea : U. S. policy dilemma*, Colloque de Berkeley 1982 et Colloque de Montego Bay 1983, éd. Institute for contemporary Studies Press, 1983, 248 p.

E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff, 2014, 734 p.

C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, Travaux du centre national de recherches de logique, Bruxelles, 1983, éd. Bruylant, 1984, 377 p.

V. POPOVSKI & T. FRASER, *The Security Council as global legislator*, Colloque de New-York, 2012, éd. Routledge, 2014, 328 p.

H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, Rencontres de Oslo, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2015, 454 p.

N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Colloque de Castelgandolfo, 1986, éd. Martinus Nijhoff, 1990, 200 p.

G. ROSE, *Following the proceeds of environmental crime : fish, forests and filthy lucre*, Colloque de Wollongong, 2012, éd. Routledge, 2014, 253 p.

D. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, *Navigational right and freedoms and the new law of the sea*, Colloque de Wollongong, 1997, éd. Brill Nijhoff, 2000, 388 p.

X. ROUSSEAUX & R. LEVY, *Le pénal dans tous ses États : justice, État et sociétés en europe (XIIe-XXE siècles*), Séminaire Bruxelles, 1992-1994, éd. FUSL, 1997, 453 p.

H. RUIZ FABRI & J. M. SOREL, *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, Journée d'étude de Paris, 2002, éd. Pedone, 2003, 220 p.

B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, Colloque de Londres, 2008, éd. Brill, 2010, 446 p.

D. SAROOSHI, *Mesures de réparation et responsabilité à raison des actes des organisations internationales*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2011, éd. Martinus Nijhoff, 2014, 702 p.

H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Securing the ocean for the next generation*, Colloque de Séoul, 2012, éd. Law of the Sea institute, 2013, 596 p.

C. H. SCHOFIELD, S. LEE & M. S. KWON, *The limits of maritime jurisdiction*, Colloque de Wollongong, 2011, éd. Brill, 2014, 794 p.

SFDI, *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, éd. Pedone, 1984, 641 p.

SFDI, *La juridiction internationale permanente*, Colloque de Lyon, éd. Pedone, 1987, 436 p.

SFDI, *Le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies*, Colloque de Rennes, éd. Pedone, 1995, 324 p.

SFDI, *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales*, Journée Franco-allemande, éd. Pedone, 2004, 297 p.

SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève, éd. Pedone, Paris, 2004, 308 p.

J. SLOGAN &. K. K. CHONG GUAN, *Maritime security in southeast Asia*, Colloques de Oslo de Singapour, 2005, éd. Routledge, 2007, 226 p.

J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, 524 p.

J. M. SOBRINO HEREDIA, *La contribution de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans*, vol. II, IVème Colloque ordinaire de l'AIDM, La Corogne, 2012, éd. Scientifica, 2014, 908 p.

A. H. A. SOONS & T. A. CLINGAN, *Implementation of the law of the sea convention through international institutions : proceedings of the 23rd Annual Conference of the law of sea institute*, Colloque de Honolulu, 1989, éd. Honolulu : Law of sea institute proceedings, 1990, 772 p.

A. STRATE, M. GAVOUNELI & N. SKOURTOS, *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea : time before and time after*, Colloque de Rhodes, 2003, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2006, 358 p.

M. J. STRUETT, J. D. CARLSON & M. T. NANCE, *Maritime Piracy and the construction of global governance*, Colloque de Montreal, 2011, éd. Routledge, 2013, 248 p.

C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, 360 p.

C. TOMUSCHAT, E. LAGRANGE & S. OETER, *The right to life*, Colloque de Hambourg, 2008, éd. Brill, 2010, 424 p.

T. TREVES & L. PINESCHI, *The law of the sea : The European Union and its member States*, Colloque de Rome, 1995, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, 592 p.

N. WALKER, *Sovereignty in transition*, Colloque de Fiesole, 2001, éd. Bloomsbury publishing, 2003, 572 p.

R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Developments of international law in treaty making*, Séminaire, Max Planck Institute for comparative law and international law (Heidelberg), 2004, éd. Springer, 2005, 632 p.

R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Legitimacy in international law*, Séminaire, Max Planck Institute for comparative law and international law (Heidelberg), 2006, éd. Springer, 2008, 422 p.

J. M. VAN DYKE, D. ZAELKE & G. HEWISON, *Freedom for the seas in the 21st century : ocean governance and environmental harmony*, Colloque de Honolulu, 1990, éd. Island Press, 1993, 524 p.

J. M. VAN DYKE, *Maritime boundary disputes, settlement processes, and the law of the sea*, Colloque de Seoul, 2006-2007, éd. Brill, 2009, 308 p.

Recueil de Cours

V. ABELLÁN HONRUBIA, « La responsabilité internationale de l'individu », *RCADI*, vol. 280, 1999, p. 1-428.

G. ABI-SAAB, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 207, 1987, p. 9-463.

J. BASDEVANT, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 58, 1936, p. 471-715.

M. BEDJAOUI, « L'humanité en quête de paix et de développement (II) », *RCADI*, vol. 325, 2006, p. 9-542.

P. BONASSIES, « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », *RCADI*, vol. 128, 1969, p. 5-569.

M. BOURQUIN, « Stabilité et mouvement dans l'ordre juridique international », *RCADI*, vol. 64, 1938, p. 347-477.

B. BOUTROS-GHALI, « Le droit international à la recherche de ses valeurs : paix, développement, démocratisation », *RCADI*, vol. 286, 2000, p. 1-38.

A. BUCHER, »La compétence universelle civile », *RCADI*, vol. 372, 2015, p. 9-127.

P. CAHIER, « Changement et continuité du droit international : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 195, 1985, p. 9-374.

H. CAMINOS, « The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the law of the sea », *RCADI*, vol. 205, 1987, p. 9-245.

A. A. CANÇADO TRINDADE, « International law for humankind : towards a new jus gentium : general course on public international law », *RCADI*, vol. 316, 2005, p. 1-312.

O. CAPATINA, « L'entraide judiciaire internationale en matière civile et commerciale », *RCADI*, vol. 179, 1983, p. 305-412.

F. CAPOTORTI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 248, 1994, p. 1-343.

S. M CARBONE, « Conflits de lois en droit maritime », *RCADI*, vol. 340, 2010, p. 1-269.

J. Y. CARLIER, « Droit d'asile et des réfugiés : de la protection aux droits », *RCADI*, vol. 332, 2008, p. 9-354.

B. CONFORTI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 212, 1988, p. 9-210.

M. H. COURSIER, « L'évolution du droit international humanitaire », *RCADI*, vol. 99, 1960, p. 357-465.

J. CRAWFORD, « Chance, order, change : the course of international law », *RCADI*, vol. 356, 2013, p. 9-390.

E. DECAUX, « Les formes contemporaines de l'esclavage », *RCADI*, vol. 336, 2009, p. 9-197.

Y. DINSTEIN, « The interaction between customary international law and treaties », *RCADI*, vol. 322, 2007, p. 1-428.

C. DUPUIS, « Liberté des voies de communication. Relations internationales », *RCADI*, vol. 2, 1924, p. 125-446.

C. DUPUIS, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 32, 1930, p. 125-446.

P. M. DUPUY, « Le fait générateur de la responsabilité internationale des États », *RCADI*, vol. 188, 1984, p. 9-133.

P. M. DUPUY, « L'unité de l'ordre juridique international : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 297, 2002, p. 1-489.

P. FEDOZZI, « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 10, 1925, p. 1-222.

L. FERRARI BRAVO, « Méthodes de recherche de la coutume internationale dans la pratique des États », *RCADI*, vol. 192, 1985, p. 233-330.

G. FITZMAURICE, « The general principles of international law considered from the standpoint of the rule of law », *RCADI*, vol. 92, 1957, p. 1-227.

G. GIDEL, « La mer territoriale et la zone contiguë », *RCADI*, vol. 48, 1934, p. 133-278.

P. GUGGENHEIM, « Les principes de droit international public », *RCADI*, vol. 80, 1952, p. 2-189.

G. GUILLAUME, « Terrorisme et droit international », *RCADI*, Vol. 215, 1989, p. 287-416.

L. HENKIN, « International law : politics, values and functions : general course on public international law », *RCADI*, vol. 216, 1989, p. 9-416.

R. Y. JENNINGS, « General course on principles of international law », *RCADI*, vol. 121, 1967, p. 323-619.

P. C. JESSUP, « L'exploitation des richesses de la mer », *RCADI*, vol. 29, 1929, p. 401-514.

H. KELSEN, « Théorie générale du droit international public. Problèmes choisis », *RCADI*, vol. 42, 1932, p. 117-352.

H. KELSEN, « Théorie du droit international public », *RCADI*, vol. 84, 1953, p. 1-203.

P. KLEIN, « Le droit international à l'épreuve du terrorisme », *RCADI*, vol. 321, 2007, p. 203-484.

L. KOPELMANAS, « Le contrôle international », *RCADI.*, vol. 77, 1950-II, p. 55-149.

H LAUTERPACHT, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 62, 1937, p. 95-422.

U. LEANZA, « Le régime juridique international de la Méditerranée », *RCADI*, vol. 236, 1992 p. 1-460.

L. LUCCHINI, « L'État insulaire », *RCADI*, vol. 285, 2000, p. 251-392.

F. A. MANN, « The doctrine of jurisdiction in international law », *RCADI*, vol. 111, 1964 p. 1-162.

F. A. MANN, « The doctrine of international jurisdiction revisited after twenty years », *RCADI*, vol. 186, 1984, p. 9-116.

A. MERCIER, « L'extradition », *RCADI*, vol. 33, 1930, p. 167-240.

F. ORREGO VICUÑA, « La zone économique exclusive : régime et nature juridique dans le droit international », *RCADI*, vol. 199, 1986, p. 9-170.

J. A. PASTOR RIDRUEJO, « Le droit international à la veille du vingt et unième siècle : normes, faits et valeurs : Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 274, 1998, p. 1-308.

A. PEARCE HIGGINS, « Le droit de visite et de capture dans la guerre maritime », *RCADI*, vol. 11, 1926, p. 65-170.

A. PEARCE HIGGINS, « Le régime juridique des navires de commerce », *RCADI*, vol. 40, 1932, p. 1-80.

V. PELLA, « La répression de la piraterie », *RCADI*, vol. 15, 1926, p. 141-275.

A. PELLET, « L'adaptation du droit international aux besoins changeants de la société internationale : conférence inaugurale, session du droit international public », *RCADI*, vol. 239, 2007, p. 9-48.

N. POLITIS, « Le problème des limitations de la souveraineté et la théorie de l'abus des droits dans les rapports internationaux », *RCADI*, vol. 6, 1925, p. 1-121.

J. PUENTE EGIDO, « L'extradition en droit international : problèmes choisi », *RCADI*, vol. 231, 1991, p. 77-260.

R. QUADRI, « Cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 113, 1964, p. 237-483.

J. S. REEVES, « La communauté internationale », *RCADI*, vol. 3, 1924, p. 1-94.

R. RODIERE, « Les tendances contemporaines du droit privé maritime international », *RCADI*, vol. 135, 1972, p. 329-409.

A. ROLIN, « Quelques questions relatives à l'extradition », *RCADI*, vol. 1, 1923, p. 177-227.

H. ROLIN, « Les principes de droit international public », *RCADI*, vol. 77, 1950, p. 305-479.

N. RONZITTI, « Le droit humanitaire applicable aux conflits armés en mer », *RCADI*, vol. 242, 1993, p. 1-196.

S. ROSENNE, « The perplexities of modern international law : general course on public international law, *RCADI*, vol. 291, 2001, p. 1-471.

E. ROUCOUNAS, « Engagements parallèles et contradictoires », *RCADI*, vol. 206, 1987, p. 9-288.

E. ROUCOUNAS, « Facteurs privés et droit international public », *RCADI*, vol. 299, 2002, p. 1-419.

C. ROUSSEAU, « Principes de droit international public », *RCADI*, vol. 93, 1958, p. 369-571.

G. SCELLE, « Règles générales du droit de la paix », *RCADI*, vol. 46, 1933, p. 327-703.

M. SCERNI, « Les espaces maritimes et le pouvoir des États », *RCADI*, vol. 122, 1967, p. 107-172.

W. SCHÜCKING, « Le développement du Pacte de la Société des Nations », *RCADI*, vol. 20, 1927, p. 349-458.

G. SCHWARZENBERGER, « The fundamental principles of international law », *RCADI*, vol. 87, 1955, p. 191-385.

T. SCOVAZZI, « The evolution of international law of the sea : new issues, new challenges », *RCADI*, vol. 296, 2000, p. 39-243.

I. SEILD-HOHENVELDERN, « International economic soft law », *RCADI*, vol. 163, 1979, p. 165-246.

M. I. SHAKER , « The evolving international regime of nuclear non-proliferation », *RCADI*, vol. 321, 2007, p. 9-202.

L. A. SICILIANOS, « Entre multilatéralisme et unilatéralisme : l'autorisation par le Conseil de sécurité de recourir à la force », *RCADI*, vol. 339, 2009, p. 9-436.

N. SINGH, « International law problems of merchant shipping », *RCADI*, vol. 107, 1962, p. 1-167.

H.A. SMITH, « Le développement moderne des lois de la guerre maritime », *RCADI.*, vol. 23, 1938, p. 603-719.

M. SØRENSEN, « Principes de droit international public : cours général », *RCADI*, vol. 101, 1960, p. 1-254.

G. SPERDUTI, « L'individu et le droit international », *RCADI*, vol. 90, 1956, p. 728-849.

S. SUR, « La créativité du droit international », *RCADI*, vol. 363, 2014, p. 9-331.

T. TREVES, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *RCADI*, vol. 223, 1990, p. 9-302.

M. VIRALLY, « Panorama du droit international public contemporain : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 183, 1983, p. 9-382.

P. VISSCHER, « Cour général de droit international public », *RCADI*, vol. 136, 1972, p. 445-556.

C. VITTA, « La défense internationale de la liberté et de la moralité », *RCADI*, vol. 45, 1933, p. 557-666.

P. WEIL, « Problème relatifs aux contrats passés entre un État et un particulier », *RCADI*, vol. 128, 1969, p. 95-240.

P. WEIL, « Le droit international en quête de son identité : cours général de droit international public », *RCADI*, vol. 237, 1992, p. 1-370.

Articles

G. ABI-SAAB, « De la sanction en droit international – essai de clarification », in J. MAKARCZYK, *Theory of international law at the threshold of the 21st century – Essays in honour of Krzyszotf Skubiszewski*, éd. Martinus Nijhoff, 1996, p. 61-77.

G. ABI-SAAB, « The security council as legislator and as executive in its fight against terrorism and against proliferation of weapons of mass destruction : the question of legitimacy », in R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Legitimacy in international law*, Séminaire Max Planck Institute for comparative law and international law(Heidelberg), 2006, éd. Springer, 2008, p. 109-130.

J. ABRISKETA URIARTE, « The responsibility of international organization and international and European courts and tribunals : judicial review of Security Council resolutions », in D. SAROOSHI, *Mesures de réparation et responsabilité à raison des actes des organisations internationales*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2011, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 321-366.

E. R. AGOES, « The law of the sea and navigation : the indonesian archipelagic state perspective », in D. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, *Navigational rights and freedoms and the new law of the sea*, Colloque de Wollongong, 1997, éd. Brill Nijhoff, 2000, P. 144-153.

J. F. AKANDJI-KOMBÉ, « L'obligation positive d'enquête sur le terrain de l'article 3 CEDH », in C. A. CHASSIN, *La portée de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme*, Colloque de Caen, 2005, éd. Bruylant, 2006, p. 123-140.

M. AKEHURST, « Jurisdiction in international law », *BYIL*, vol. 46, 1972, p. 145-258.

J. AKL, « La procédure de prompte mainlevée de navire et de prompte libération de son équipage devant le TIDM », *ADMer*, 2001, p. 219-246.

J. AKL, « Dispute settlement and conflict-resolution jurisprudence of the international Tribunal for the law of the sea in prompt release proceedings », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1591-1615.

F. ALABRUNE, « Le regard de l'agent sur le Tribunal international du droit de la mer. Témoignage à la lumière de l'affaire du "Grande Prince" », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 377-383.

J. ALLAIN, « The nineteenth century law of the sea and the British abolition of the slave trade », *BYIL*, vol. 78, issue 1, 2008, p. 342-388.

D. ALLAND, « Les représentations de l'espace en droit international public », *Archives de philosophie du droit*, T. 32, 1987, p. 163-178.

C. H. ALLEN, « Doctrine of hot pursuit : a functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices », *ODIL*, vol. 20, 1989, p. 309-341.

N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'État du pavillon », in, in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 223-245.

D. ANDERSON, « The regulation of fishing and related activities in exclusive economic zones », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 209-227.

D. ANDERSON, « Freedom of the High seas in the modern law of the Sea », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 229-250.

D. ANDERSON, « Prompt release of vessels under the UN convention on the law of the sea », in D. ANDERSON, *Modern law of the sea : selected essays*, éd. Leiden Martinus Nijhoff, 2008, p. 287-299.

K. AQUILINA, « Territorial sea and the contiguous zone », in D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, éd. OUP, 2014, p. 38-58.

G. ARANGIO RUIZ, « On the security Council's Law-making' », *Rivista di diritto Internazionale*, vol. 83, 2000, p. 609-725.

F. M. ARMAS PFIRTER, « Straddling stock and highly migratory fish stocks in latin American practice and legislation : new perspectives in light of current international negotiations », *ODIL*, vol. 26, 1995, p. 127-150.

H. ASCENCIO, « Souveraineté et responsabilité pénale internationale », in J. P. MARGUÉNAUD, M. MASSÉ & N. POULET-GIBOT-LECLERC, *Apprendre à douter : questions de droit, questions*

sur le droit – études offertes à Claude Lombois, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, p. 603-620.

D. ATTARD & P. MALLIA, « The high seas », in D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 242-263.

J. AUVRET-FINCK, « La conditionnalité des droits de l'homme dans les accords de l'UE relatifs à la lutte contre la piraterie maritime », in C. CHEVALLIER-GOVERS & C. SCHNEIDER, *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Colloque de Grenoble, 2013, éd. Pedone, 2015, p. 245-266.

R. BAIRD, « Illegal, unreported and unregulated fishing, an analysis of the legal, economic and historical factors relevant to its development and persistence », *MJIL*, vol. 5, 2004, p. 299-234.

R. BAIRD, « Arrests in a Cold Climate (Part 2) - Shaping Hot Pursuit through State Practice », *ASOLP*, Occasional Papers, 2009, p.1-21.

R. BALKIN, « The International maritime organization and maritime security », *TMLJ*, vol. 20, 2006, p. 1-34.

D. BALTON, « Strengthening the law of the sea : the new agreement on straddling fish stocks and highly migratory fish stocks », *ODIL*, vol. 27, 1995, p. 125-151.

H. S. BANG, « Port state jurisdiction and article 218 of the UN Convention on the law of the sea », *JMLC*, vol. 40, 2009, p. 291-313.

V. P. BANTZ, « Views from Hamburg : the Juno Trader case or how to make sense of the coastal state's rights in the light of its duty of prompt release », *University of Queensland law journal*, vol. 24, 2005, p. 415-444.

A. BARDIN, « Coastal state's jurisdiction over foreign vessels », *Pace Int'l L. Rev.*, vol. 14, 2002, p. 28-75.

R. BARNES, « Refugee law at sea », *ICLQ*, vol. 53, n°1, 2004, p. 47-77.

R. A BARNES, « Flag states », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 304-324.

A. BARROS & I. VAN HESPEN, « Maritime security – current challenges », *Policy brief*, Leuven Center for global governance studies, 2013, p. 1-37.

I. P. BARRY, « The right of visit, search and seizure of foreign flagged vessels on the high seas pursuant to customary international law, a defense of the proliferation of security initiative », *Hofstra L. Rev*., vol. 33, 2004, p. 299-330.

C. BASSIOUNI, « Policy considerations on interstate cooperations in criminal matters », *Pace Y.B. Int'l L*., vol. 4, 1992, p. 123-145.

M. C. BASSIOUNI, « Universal jurisdiction for international crimes ; historical perspectives and contemporary practice », *VJIL*, vol. 42, 2001, p. 82-157.

S. BATEMAN, « Building good order at sea in southeast asia – The promise of international regimes », in J. SKOGAN &. K. K. CHONG GUAN, *Maritime security in southeast Asia*, Colloques de Oslo et Singapour, 2005, éd. Routledge, 2007, p. 97-116.

J. L. BATONGBACAL, « Environmental degradation – the dumping of pollution as a transnational crime », in N. BOISTER & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, p. 297-312.

D. BATSALAS, « Maritime interdiction and human rights », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 429-456.

M. A. BECKER, « The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea », *HILJ*, vol. 46, n°1, 2005, p. 131-230.

S. W. BECKER, « New developments : increased cooperation between law enforcement and intelligence agencies after september 11, 2001 », *RIDP*, vol. 76, 2005/1, p. 57-74.

V. BECKER-WEINBERG, « Flag states' liability for wrongful acts by private military and security companies on board ships », in C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, p. 220-248.

R. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol : Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism » in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, éd. CRC Press, 2009, p. 185-203.

R. BECKMAN, « Jurisdiction over pirates and maritime terrorists », in C. H. SCHOFIELD, S. LEE & M. S. KWON, *The limits of maritime jurisdiction*, Colloque de Wollongong, 2011, éd. Brill Nijhoff, 2013, p. 349-371.

R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « Maritime terrorism and the law of the sea », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, A. H. A. SOONS, H. S. KIM, *The law of the sea convention : US accession and globalisation*, 34th annual conference of the center for oceans law and policy, Colloque de Washington, 2010, éd. Martinus Nijhoff, 2012, p. 229-257.

R. BECKMAN & T. DAVENPORT, « The EEZ regime : reflections after 30 years », in H. N. SCHEIBER & M. S. KWON, *Securing the ocean for the next generation*, Colloque de Séoul, 2012, éd. Law of the Sea institute, 2013, p. 1-41.

A. BELLAYER-ROILLE, « Vers un rôle accru de l'Union européenne dans la lutte contre les trafics illicites en mer ? : exemples des trafics de migrants et de stupéfiants », in A. CUDENNEC & G. GUEGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer : vers une politique maritime de l'Union européenne*, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 273-291.

A. BELLAYER-ROILLE, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération internationale à géométrie variable », *RGDIP*, 2007, p. 355-386.

L. BENTO, « Toward an international law of piracy sui generis : how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish », *BJIL*, vol. 29, 2011, p. 399-455.

A. BERGIN, « The proliferation security initiative – implications for the Indian Ocean », *IJMCL*, vol. 20, 2005, p. 85-96.

P. BERNHARDT, « Archipelagic sea lanes passage », *VJIL*, vol. 35, 1994, p. 516-535.

G. BEVILACQUA, « The Use of force against the business model of migrant smuggling and human trafficking to maintain international peace and security in the Mediterranean », in G. CATALDI, *A Mediterranean perspective on migrants' flows in the European Union : protection of rights, intercultural encounters and integration policies*, éd. Scientifica, 2016, p. 119-136.

P. BEYRIES, « Défense et sécurité », *ADMer*, T. VI, 2001, p. 441-460.

P. BEYRIES, « Fondements juridiques de l'intervention en haute mer », *Défense Nationale*, n° 656, 2003, p. 85-96.

A. BIAD, « La lutte contre le trafic des armes de destruction massive par mer », *ADMer*, T. 9, 2004, p. 198-210.

R. BIERZANEK, « La nature juridique de la haute mer », *RGDIP*, vol. 65, 1961, p. 233-259.

A. BLANCO-BAZÁN, « Suppressing unlawful acts : IMO incursion in the field of criminal law », in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 713-735.

N. BLOKKER, « The crime of aggression and the United Nations Security Council », *LJIL*, vol. 20, issue 4, 2007, p. 967-894.

G. BLUM, « Bilateralism, multilateralism, and the architecture of international law », *HJIL*, vol. 49, 2008, p. 323-379.

D. BODANSKY, « Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution : UNCLOS III and Beyond », *Ecology L.Q*,. vol. 18, 1991, p. 720-779.

P. BODEAU-LIVINEC, P. BUZZINI & S. VILLALPANDO, « Agim Behrami & Bekir Behrami v. France ; Ruzhdi Saramati v. France, Germany & Norway ; joined app. Nos. 71412/01 & 78166/01 », *AJIL*, vol. 102, 2008, p. 323-331.

S. P. BODINI, « Fighting maritime piracy under the European Convention on human rights », *EJIL*, vol. 22, n°3, 2011, p. 829-848.

P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme », *DMF*, n°640, 2003, p. 722-736.

L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international? », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève, éd. Pedone, Paris, 2004, p. 13-47.

L. BOISSON DE CHAZOURNES & V. PERGANTIS, « À propos de l'arrêt Behrami et Saramati : un jeu d'ombre et de lumière dans les relations entre l'ONU et les organisations régionales », in M. G. KOHEN, R. KOLB, & D. L. TEHINDRAZANARIVELO, *Perspectives of in international law in the 21st century : Liber amicorum Christian Dominicé in honour of its 80th birthday*, éd. Brill, 2011, p. 193-223.

N. BOISTER, « The concept and nature of transnational criminal law », in N. BOISTER & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, p. 953-976.

J. R. BOLTON, « War and the United States military : Is there really 'law' in international affairs ? », *Transnational Law & Contemporary Problems*, vol. 10, 2000, p. 1-48.

P. BONASSIES, « Du régime de l'arrestation de pirates par un navire français dans les eaux territoriales somaliennes », *DMF*, n° 726, 2011, p. 569-572.

V. BORÉ EVENO, « La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime – une adaptation contrastée au droit international », *ADMO*, T. XXIX, 2011, p. 193-231.

V. BORÉ EVENO, « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants – quelles compétences pour les États ? », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 55-81.

S. BORELLI, « Positive Obligations of States and the Protection of Human Rights », *Interights Bulletin*, vol. 15(4), 2006, p. 101-103.

S. BORELLI & S. OLLESON, « Countermeasures : obligations relating to human rights and humanitarian law », in J. CRAWFORD, A. PELLET & S. OLLESON, *The international responsibility*, éd. OUP, 2010, p. 1177-1196.

S. BORELLI & B. STANDFORD, « Troubled waters in the mare nostrum : interception and push-backs of migrants in the Mediterranean and the European Convention on human rights », *Review of International law and politics*, vol. 10, 2014, p. 29-69.

M. BOSSUYT, « Rapport belge », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 553-558.

M. BOTHE, « Les limites des pouvoirs du Conseil de sécurité », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 67-82.

A. BOYLE, « Further development of the law of sea Convention : mechanisms for change », *ICLQ*, vol. 24, 2005, p. 563-584.

R. BRAY, « La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes », *CESM*, 2013, p. 1-44.

C. BROLAN, »An analysis of the human smuggling trade and the protocol against the smuggling of migrants by land, air and sea(2000) from a refugee protection perspective », *Int J Refugee Law*, vol. 14, 2002, p. 561-596.

B. S. BROWN, « The evolving concept of universal jurisdiction », *NELR*, vol. 35, 2001, p. 383-397.

C. BROWN, « Reasonableness in the law of the sea : the prompt release of the Volga », *LJIL*, vol. 16, 2003, p. 621-630.

E. D. BROWN, « The M/V 'Saiga' case on prompt release of detained vessels : the first judgment of the international tribunal for the law of the sea », *MP*, vol. 22, n° 4, 1998, p. 307-326.

N. BROWN, « Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters : a practitioner's observations », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 69-82.

C. BUEGER, « *What is maritime security ?* », *MP*, 2015, p. 159-165.

S. BULA-BULA, « L'odyssée du droit de la mer dans les abysses », in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 63-147.

H. L. BUXBAUM, « Territory, Territoriality, and the Resolution of Jurisdictional Conflict », *AJCL*, vol. 57, 2009, p. 631-676.

M. BYERS, « Policing the high seas : the proliferation security initiative », *AJIL*, vol. 98, n°3, 2004, p. 526-545.

R. CADDELL, « Platforms, protestors and provisional measures : the Arctic Sunrise dispute and environmental activism at sea », *NYIL*, vol. 45, 2015, p. 358-384.

L. CAFLISCH, « Attribution, responsibility and jurisdiction in international human rights law », *ACDI*, vol. 10, 2017, p. 161-203.

G. CAHIN, « La notion de pouvoir discrétionnaire appliquée aux organisations internationales », *RGDIP*, vol. 107, n°3, 2003, p. 535-600.

A. CALLAGHER, « Human rights and the new UN Protocols on trafficking and migrant smuggling : a preliminary analysis », *HRD*, vol. 23, 2001, p. 975-1004.

D. CALLEY, K. HULME & D. M. ONG, « New maritime security threats », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, Vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 511-540.

H. CAMINOS, « Enforcement jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea. An overview », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 737-776.

E. CANNIZZARO, « Pouvoirs discrétionnaires des États et proportionnalité dans le droit de la mer », *RGDIP*, vol. 106(2), 2002, p. 241-268.

I. CARACCIOLO, « International terrorism at sea between maritime safety and national security. From the SUA convention to the 2005 SUA protocol », in A. DEL VECCHIO, *International law of the sea : current trends and controversial issues*, éd. Eleven International Publishing, 2014, p. 109-126.

I. CARACCIOLO, « Migration and the law of the sea : solutions and limitations of a fragmentary regime », in J. CRAWFORD, A. KOROMA, S. MAHMOUDI & A. PELLET, *The international legal order : current needs and possible responses : essays in honour of Djamchid Momtaz*, éd. Brill, 2017, p. 274-287.

J. CARBONNIER, « L'hypothèse du non-droit », *Archives de philosophie du droit*, T. 8, 1963, p. 25-47.

D. CARON, »Ships, nationality and status », *EPIL*, vol. IV, 1989, p. 289-297.

V. CARREÑO GNALDE, « Suppression of the illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances on the high seas : spanish case law », *SYIL*, vol. IV, 1995, p. 91-106.

Y. CARTUYVELS, « Le droit pénal et l'État : des frontières « naturelles » en question », in M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, Colloque de Genève, 2001, éd. Bruylant, 2002 p. 3-28.

A. CASSESE, « Remarks on Scelle's theory of "role splitting" (dédoublement fonctionnel) in international law », *EJIL*, 1990, p. 210-231.

G. CATALDI, « Conclusions générales », in J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. 497-508.

L. CAVARÉ, « Les transformations de la protection diplomatique », *ZaÖRV*, vol. 19, 1958, p. 54-80.

C. M. CERNA, « Extraterritorial application of the human rights instruments of the inter-american system », in F. COOMANS & M. T. KAMMINGA, *Extraterritorial application of human rights treaties*, Colloque de Maastricht, 2003, éd. Intersentia, 2004, p. 141-174.

P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port – ou la déliquescence du pavillon ? », in Université de Nantes, *La norme, la ville, la mer – écrit de Nantes pour le doyen Prats*, éd. Maison des sciences de l'homme, 2000, p. 265-282.

P. CHAUMETTE, « L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour européenne des droits de l'Homme : l'Olga J » in O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Derecho del hombre y trabajo marítimo – Los marinos abandonados, el bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar, Derecho del hombre, 2008*, éd. Gobierno Vasco, 2009, p. 49-61.

P. CHAUMETTE, « Overview », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 11-54.

J. CHARPENTIER, « Rapport français », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 569-581.

M. CHEMILLIER-GENDREAU, « À propos de l'effectivité en droit international », *RDBI*, 1975, p. 39-46.

M. CHEMILLIER-GENDREAU, « La notion de sanction en droit international » in J. M. GALABERT & M. R. TERCINET, *Mélanges en l'honneur du professeur Gustave Peiser*, éd. Presse Universitaire de Grenoble, 1995, p. 115-126.

M. CHEMILLIER-GENDREAU, « Le droit international entre volontarisme et contrainte », in *Mélanges offerts à Hubert Thierry - L'évolution du droit international*, éd. Pedone, 1998, p. 93-105.

H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 484-521.

J. Y. CHÉROT, « Concept de droit et globalisation », in J. Y. CHÉROT & B. FRYDMAN, *La science du droit dans la globalisation*, Colloque d'Aix-en-Provence, 2010, éd. Bruylant, 2012, p. 3-16.

J. CHEVALLIER, « Épilogue », M. MASSÉ, J. P. JEAN, A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne ? Mise en perspective des évolutions et ruptures contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, p. 365-385.

T. P. CHIMIMBA, « United Nations security council resolution 1373 (2001) as a tool for criminal law enforcement » in T. MALUWA, M. DU PLESSIS & D. TLADI, *The pursuit of a brave new world in international law – Essays in honour of John Dugard*, éd. Brill Nijhoff, 2017, p. 361-394.

R. R. CHURCHILL, « Conflicts between United Nations security council resolution and the 1982 United Nations convention on the law of the sea, and their possible resolution », *IYHR*, vol. 38, 2008 p. 181-196.

R. CHURCHILL, « The piracy provisions of the UN Convention on the law of the sea – fit for purpose ? », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2010, p. 9-32.

R. CHURCHILL, « Compliance mechanisms in the international law of the sea : from individual to collective », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 777-806.

M. C. CICIRIELLO & F. MUCCI, « Modern piracy off the coast of Somalia : a test-bed for old and new international prevention and repression instruments », in R. WOLFRUM, M. SERSIC & T. SOSIC, *Contemporary developments in international law essays in Honour of Budislav Vukas*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 188-205.

T. A. CLINGAN, « Freedom of Navigation in a Post-UNCLOS III Environment », *Law and Contemporary Problems*, vol. 46, n°2, 1983, p. 107-123.

J. K. COGAN, « The regulatory turn in international law », *HILJ*, vol. 52, n°2, 2011, p. 321-372.

V. P. COGLIATI-BANTZ, « International Tribunal for the law of the sea, Hoshinmaru (Japan v. Russian Federation) and TOMIMARU (Japan v. Russian Federation), prompt release judgements of 6 august 2007 », *ICLQ*, vol. 58, 2009, p. 241-258.

V. P. COGLIATI-BANTZ, « Anamorphose judiciaire? Affaire Mangouras et la notion de “caution” à la lueur de la jurisprudence du TIDM », *ADMer*, T. 6, 2011, p. 223-258.

V. COGLIATI-BANTZ, « The M/V "Virginia G" case (Panama/Guinea-Bissau) (ITLOS) », *ILM*, vol. 53, issue 6, 2014, p. 1161-1226.

G. COHEN-JONATHAN, « Article 39 », in J. P. COT & A. PELLET, *La Charte des Nations Unies – commentaire article par article*, éd. Economica, 2ème éd., 1991, p. 645-666.

G. COHEN-JONATHAN & J. F. FLAUSS, « Cour européenne des droits de l'homme et droit international général », *AFDI*, vol. 47, 2001, p. 423-457.

G. COHEN-JONATHAN, « La territorialisation de la juridiction de la Cour européenne des droits de l'homme (à propos de l'affaire Bankovic) », *RTDH*, n°52, 2002, p. 1055-1083.

G. COHEN-JONATHAN & J. F. FLAUSS, « La Cour européenne des droits de l'homme et le droit international », *AFDI*, vol. 55, 2009, p. 765-780.

A. J. COLANGELO, « The legal limits of universal jurisdiction », *VJIL*, vol. 47, n°1, 2005, p. 1-52.

J. COMBACAU, « Le droit international, bric-à-brac ou système ? » *Archives de philosophie du droit*, 1986, p. 85-105.

J. COMBACAU, « Pas une puissance, une liberté : la souveraineté internationale de l'État », *Pouvoirs*, n°67, 1993, p. 47-58.

J. COMBACAU, « Obligations de résultat et obligations de comportement : quelques questions et pas de réponse », in. P. REUTER, *Le droit international, unité et diversité – Mélanges offerts à Paul Reuter*, éd. Pedone, 1981, p. 181-204.

J. COMBACAU, « Le pouvoir de qualification du Conseil de sécurité », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel ? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 25-41.

L. CONDORELLI, « L'autorité de la décision des juridictions internationales permanentes », in SFDI, *La juridiction internationale permanente*, Colloque de Lyon, éd. Pedone, 1987, p. 277-131.

L. CONDORELLI, « Présentation de la IIème partie », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 241-247.

L. CONDORELLI, « Les attentats du 11 septembre et leurs suites : où va le droit international ? », *RGDIP*, T. 105, n°4, 2001, p. 829-848.

B. CONFORTI, « Le pouvoir discrétionnaire du Conseil de sécurité en matière de constatation d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 51-60.

J. COPPENS, « Interception of migrant boats at sea », in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS, *'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human rights*, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 197-221.

I. CORBIER, « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, T. XXVI, 2008, p. 273-289.

O. CORTEN, « Vers un renforcement des pouvoirs du Conseil de sécurité dans la lutte contre le terrorisme », in O. CORTEN, K. BANNELIER, T. CHRISTAKIS, B. DELCOURT, *Le droit international face au terrorisme*, Colloque de Paris, 2002, éd. Pedone, 2002, p. 259-277.

J. P. COT, « Les fonctions du raisonnable dans la jurisprudence du tribunal international du droit de la mer », in J. SALMON, *Droit du pouvoir, pouvoir du droit : Mélanges offerts à Jean Salmon*, éd. Bruylant, 2007, p. 271-289.

J. P. COT, « Conclusions générales », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 235-248.

J. P. COT, « In praise of urgency : reflections on the practice of ITLOS », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law - Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 269-280.

J. E. CROWLEY Jr., « U.S. Maritime law enforcement practices », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, K. C. FU, *Recent developments in the law of the sea and China*, Colloque de Xiamen, 2005, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 251-278.

R. J . CURRIE ; « Human rights and international mutual legal assistance : resolving the tension », *Criminal law forum*, vol. 11, issue 2, 2000, p. 143-181.

S. DAGET, « L'abolition de la traite des Noirs en France de 1814 à 1831 », *Cahiers d'études africaines*. vol. 11, N°41, 1971, p. 14-58.

P. DAHAN, « La PSI, poste avancé de la lutte contre la prolifération – de la diplomatie de réaction à la diplomatie d'anticipation », *AFRI*, vol. VI, 2005, p. 436-449.

J. G. DALTON, J. A. ROACH & J. DALEY, « Introductory note to United Nations security council : piracy and armed robbery at sea – resolutions 1816, 1846 & 1851 », *ILM*, vol. 48, n°1, 2009, p. 129-132.

Y. DANDURAND &. V. CHIN, « Implementation of transnational criminal law », in N. BOISTER & R. J. CURRIE, *Routledge handbook of transnational criminal law*, éd. Routledge, 2015, p. 437-449.

P. D'ARGENT, J. D'ASPREMONT LYNDEN, F. DOPAGNE, R. VAN STEENBERGHE, « Article 39 », in J. P. COT, A. PELLET, M. FORTEAU, *La Charte des Nations Unies*, 3ème éd., éd. Economica, 2005, p. 1131-1169.

A. DA ROCHA FERREIRA, C. CARVALHO, F. GRAEFF MACHRY & P. BARRETO VIANNA RIGON, « The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare », *UFRGS Model United Nations journal*, 2013, p. 202-221.

E. DAVID, « Les Nations Unies et la lutte contre le terrorisme international », in J. P. COT, A. PELLET, M. FORTEAU, *La Charte des Nations Unies*, 3ème éd., éd. Economica, 2005, p. 163-200.

R. DAVID, « Le dépassement du droit et les systèmes de droit contemporains », *Archives de philosophie du droit*, 1963, p. 3-20.

S. DE BONT, « Murky waters : prosecuting pirates and upholding human rights law », *Journal of International Law and International relations*, vol. 104, 2011, p. 104-145.

E. DE CONING & E. WITBOOI, « Towards a new 'fisheries crime' paradigm : South Africa as an illustrative example », *MP*, vol. 60, 2015, p. 208-215.

E. DE CONING, « Fisheries crime », in L. ELLIOTT & W. H. SCHAEDLA, *Handbook of transnational environmental crime*, éd. Edward Elgar Publishing, 2016, p. 146-165.

R. DE GOUTTES, « Droit pénal et droits de l'homme », *RSC*, 2000, p. 133-144.

L. DE LA FAYETTE, « International Tribunal for the Law of the Sea : The M/V 'Saiga' (n°2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment », *ICLQ*, vol. 49, n°2, 2000, p. 467-476.

A. G. DE LA PRADELLE, « Le droit de l'État sur la mer territoriale », *RGDIP*, 1898, p. 264-347.

G.DE LA PRADELLE, « La compétence universelle », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 905-918.

L. DELBEZ, « Le concept d'internationalisation », *RGDIP*, vol. 28, 1967, p. 5-62.

O. DELFOUR-SAMAMA, » La place des acteurs privés dans la prévention et le contrôle des atteintes à l'environnement marin », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, éd. Gomylex, 2015, p. 281-299.

M. DELMAS-MARTY, « Introduction : objectifs et méthodes », in M. DELMAS-MARTY, M. PIETH, U. SIEBER, *Les chemins de l'harmonisation pénale*, éd. Société de législation comparée, vol. 15, 2008, p. 19-38.

M. DELMAS-MARTY, A. SUPIOT & M. FRIEYRO, « L'internationalisation du droit : dégradation ou recomposition ? », *Esprits*, 2012, p. 35-51.

M. DENDIAS, « Sur la théorie de la territorialité des navires de commerce », in P. VELLAS, *Mélange en l'honneur de Gilbert Gidel*, éd. Sirey, 1961, p. 179-199.

M. DEN HEIJER, « Europe beyond its borders : refugee and human rights protection in extraterritorial immigration control », in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, Colloque de Londres, 2008, éd. Brill, 2010, p. 169-198.

M. DEN HEIJER & R. LAWSON, « Extraterritorial human rights and the concept of 'jurisdiction' », in M. LANGFORD, W. VANDENHOLE, M. SCHEININ & W. VAN GENUGTEN, *Global justice, State duties : The extraterritorial scope of economic, social and cultural rights in international law*, Colloque de Tilburg, 2008, éd. Cambridge University Press, 2013, p. 153-191.

N. DE SADELEER, « Responsabilité pénale environnementale: examen des relations douteuses entre le droit international, le droit de l'Union européenne et le droit des États membres », in D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, p. 307-329.

P. DE SENA & M. C. VITUCCI, « The European courts and the security council : between dédoublement fonctionnel and balancing of values », *EJIL*, vol. 20, n°1, 2009, p. 193-228.

H. DIPLA, « Préservation du milieu marin versus liberté de la navigation : la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'État du port », *ADMer*, T. VIII, 2003, p. 297-322.

H. DJALAL, « Remarks on the concept of « freedom of navigation » » in D. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, *The law of the Seas Convention and Navigational Freedoms*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2000, p. 65-78.

J. A. DOOLIN, « The Proliferation Security Initiative : Cornerstone of a New International Norm », *NWCR*, vol. 59, n°2, 2006, p. 29-57.

M. T. DRENAN, « Gone overboard : why the Arctic Sunrise Case signal an over-expansion of the ship-as-a-unit concept in the diplomatic protection context », *CWILJ*, vol. 45, n°1, 2015, p. 109-167

J. DRISCH, « L'affaire Arctic Sunrise : le TIDM face à la non comparution de la Fédération de Russie », *ADMer*, T. XVIII, 2013, p. 213-234.

B. H. DUBNER & B. OTERO, « The human rights of sea pirates : will the European Court of human rights decisions get more killed? », *Wash. U. Global Stud. L. Rev*, vol. 15, n°2, 2016, p. 215-254.

T. DUCHESNES, « La question de l'action de police et de coercition des agents étrangers à partir des navires d'État français », *DMF*, n°726, 2011, p. 525-533.

T. DUCHESNES, « La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer », in A. CUDENNEC, *Ordre public et mer*, Colloque de Brest, 2011, éd. Pedone, 2012, p. 21-30.

J. DUGARD, « Terrorism and international law. Consensus at last ? » in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 159-171.

H. DUMONT & I. HACHEZ, « Les obligations positives déduites du droit international des droits de l'homme : dans quelles limites ? », in Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. FUSL, 2007, p. 45-73.

P. M. DUPUY, « L'individu et le droit international (théorie des droits de l'homme et fondements du droit international », *Archives de philosophie du droit*, T. 32, 1987, p. 119-134.

P. M. DUPUY, « Les considérations élémentaires d'humanité dans la jurisprudence de la Cour internationale de justice », in R. J. DUPUY, *Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos : droit et justice*, éd. Pedone, 1999, p. 117-130.

P. M. DUPUY, « Quarante ans de codification du droit responsabilité internationale des États : un bilan », *RGDIP*, 2003, p. 305-348.

R. J. DUPUY, « La communauté internationale et le terrorisme », in SFDI, *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales*, Journée Franco-allemande, éd. Pedone, 2004, p. 35-45.

Y. M. DUTTON, « Pirates and Impunity : Is the Threat of Asylum claims a Reason to Allow Pirates to escape Justice? », *Fordham International law journal*, vol. 34, 2011, p. 236-295.

Y. M. DUTTON, « Maritime piracy and the impunity gap, domestic implementation of international treaty provisions », in M. J. STRUETT, J. D. CARLSON & M. T. NANCE, *Maritime Piracy and the construction of global governance*, Colloque de Montreal, 2011, éd. Routledge, 2013, p. 71-94.

M. DUTTWILER, « Authority, control and jurisdiction in the extraterritorial application of the European Convention on human rights », *Netherlands quarterly of Human Rights*, vol. 30/2, 2012, p. 137-157.

E. EGEDE, »Piracy and the East African region », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 249-265.

S. EL ZEIN, « Trafic illicite de stupéfiants », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 583-599.

C. EOCHE DUVAL, « Droit pénal et souveraineté démocratique : la France est-elle en train de perdre la maîtrise de son droit pénal ? », *RSC*, 2012, p. 305-314.

A. K. ESCHER, « Release of vessels and crews before the International Tribunal for the law of the sea », *LPICT*, vol. 3, 2004, p. 411-507.

H. ESMAEILI & B. GRIGG, « Pollution from dumping », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 78-98.

C. ESPALIÚ BERDUD, « La prohibition de l'esclavage en droit international comme norme de jus cogens », *RBDI*, vol. 47, n°1, 2014, p. 255-292.

M. D. EVANS & V. LOWE, « The M/V Saiga : the first case in the international tribunal for the law of the sea », *ICLQ*, vol. 48, 1999, p. 187-199.

I. FICHET-BOYLE & M. MOSSÉ, « L'obligation de prendre des mesures internes nécessaires à la prévention et à la répression des infractions », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, 2ème éd., éd. Pedone, 2000, p. 1055-1072.

J. L. FILLON, « Le droit international de la mer et le trafic des stupéfiants en mer », *ADMer*, T. 1, 1996, p. 67-81.

G. FITZMAURICE, « Some results of the Geneva Conference on the Law of the Sea », *ICLQ*, vol. 8, 1959, p. 73-121.

D. FLORE, « Fondements et objectifs de la coopération internationale en matière pénale », in D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, p. 427-443.

I. FOUCHARD, « De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes », *RIEJ*, vol. 71, 2013/2, p. 49-81.

H. FOUCHÉ, « The law enforcement approach to sea piracy : overcoming challenges to effective investigation and prosecution of Somali pirates », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, p. 67-79.

T. M. FRANCK, « The security Council and 'threat to peace' : some remarks on remarkable recent development », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 83-110.

E. FRANCKX, « Innocent passage of warships – recents developments in the US-Soviet relations », *MP*, November 1990, p. 484-493.

E. FRANCKX, « "Reasonable bond" in the practice of the International tribunal for the law of the sea », *California Western International Law Journal*, vol. 32, 2002, p. 303-342.

E. FRANCKX, « The 200 nautical miles limit : Between creeping jurisdiction and creeping common Heritage », *GYIL*, vol. 48, 2005, p. 117-149.

E. FRANCKX, « The 200-miles limit : between creeping jurisdiction and creeping common heritage ? some law of the sea considerations from progressor Louis Sohn's former LL.M. Student », *Geo. Wash. Int'l L. Rev*., vol. 30, 2007 p. 467-498.

B. FRYDMAN, « Le droit de la modernité à la postmodernité », *Réseaux*, n°88-90, 2000, p. 67-76

B. FRYDMAN, « Comment penser le droit global ? », in J. Y. CHÉROT & B. FRYDMAN, *La science du droit dans la globalisation*, Colloque d'Aix-en-Provence, 2010, éd. Bruylant, 2012, p. 17-48.

K. FURUYA, « Japanese anti-piracy law : protection of flagged-out ships », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, p. 81-102.

S. F. GAHLEN, « La compétence nationale en matière de pollution marine », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 97-148.

I. GALLALA, « La notion de caution raisonnable dans la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer », *RGDIP*, T. 105, 2001, p. 931-968.

K. S. GALLANT, « Jurisdiction to Adjudicate and Jurisdiction to Prescribe in International Criminal Courts », *Vill. L. Rev*., vol. 48, 2003, p. 764-843.

T. GAMMELTOFT-HANSEN, « Extraterritorial migration control and the reach of human rights », in V. CHETAIL & C. BAULOZ, *Research handbook on international law and migration*, éd. Edward Elgar publishing, 2014, p. 113-131.

P. GARCIA ANDRADE, « Extraterritorial strategies to tackle irregular immigration by sea : a Spanish perspective », in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, Colloque de Londres, 2008, éd. Brill, 2010, p. 311-346.

M. GARDNER, « Piracy prosecutions in national courts », *J. Int. Criminal Justice*, vol. 10, 2012, p. 797-821.

M. GARDNER, « Channeling unilateralism », *HILJ*, vol. 56, n° 2, 2015, p. 297-351.

T. GARMON, « International law of the sea : reconciling the law of Piracy and terrorism in the wake of september 11th », *TMLJ*, vol. 27, 2002, p. 257-275.

J. I. GARVEY, « The International Institutional Imperative for Countering the Spread of Weapons of Mass Destruction : Assessing the Proliferation Security Initiative », *Journal of Conflict and Security Law*, vol. 10, 2005, p. 125-147.

P. GAUTIER, « L'État du pavillon et la protection des intérêts liés au navire », in M. KOHEN, *La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international - Liber amicorum Lucius Caflisch*, éd. Brill, 2006, p. 717-746.

P. GAUTIER, « Locus standi and breaches of the United convention on the law of sea », in R. A. KOLODKIN & S. M. PUNZHIN, *Essays in memory of A. L. Kolodkin*, éd. Statut Moskva, 2014, p. 119-139.

P. GAUTIER, « The settlement of disputes », in D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 533-576.

P. GAUTIER, « 22 ans de règlements des différends relatifs au droit de la mer : un premier bilan », *DMF*, n°796, 2017, p. 942-956.

D. GAURIER, « Et voici que revient le pirate que l'on croyait à jamais disparu ! », *ADMO*, T. XXXVI, 2018, p. 279-294.

R. GEISS & C. J. TRAMS, « Non-flag states as guardians of the maritime order : creeping jurisdiction of a different king ? », in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, Rencontres de Oslo, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 19-49.

A. GESLIN, « L'ordonnance du TIDM en prescription de mesures conservatoires dans l'affaire de l'incident de l'Enrica Lexie (Italie c. Inde), ou de l'art délicat de naviguer entre deux eaux », *AFDI*, 2016, p. 725-747.

M. GESTRI, « EUNAVFOR MED : fighting migrant smuggling under UN Security Council resolution 2240 (2015) », *IYIL*, vol. 25, issue 1, 2016, p. 21-54.

W. C. GILMORE, « Drug trafficking by sea – The 1988 Convention against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances », *MP*, vol. 15, Issue 3, 1991, p. 183-192.

W. C. GILMORE, « Hot pursuit : the case of r. v. Mills and others », *ICLQ*, vol. 44, n°4, 1995, p. 949-958.

W. C. GILMORE, « Narcotics interdiction at sea : The 1995 council of Europe agreement », *MP*, Vol. 20, n° 1, 1996, p. 3-14.

M. GIUFFRÉ, « Watered-down rights on the high seas : Hirsi Jamaa and others v. Italy (2012) », *ICLQ*, vol. 61, n°3, 2012, p. 728-750.

M. GIUFFRÉ, « Access to asylum at sea? Non-refoulement and comprehensive approach to extraterritorial human rights obligations », in V. MORENO-LAX & E. PAPASTAVRIDIS*, 'Boat refugees' and migrants at sea : a comprehensive approach : integration maritime security with human right*s, Colloque de Londres, 2014, éd. Brill, 2016, p. 244-268.

V. GOLITSYN, « Maritime security (case of piracy) », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1157-1176.

K. GOMBEER, « Human rights adrift? Enabling the disembarkation of migrants to a place of safety in the Mediterranean », *Irish yearbook of international law*, vol. 10, 2005, p. 23-55.

M. GONDEK, « Extraterritorial application of the European Convention on human rights : territorial focus in the age of Globalization? », *NILR*, vol. 52(3), 2005, p. 343-382.

W. GORALCZYK, « Rapport général », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 537-547.

R. GOSALBO-BONO & S. BOELAERT, « The European Union's approach to combating piracy at sea : legal aspects », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 81-166.

S. GUGGISBERG, « Le trafic illicite de migrants par mer », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 239-286.

D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *ICLQ*, vol. 57, 2008, p. 690-699.

D. GUILFOYLE, « Counter-piracy law enforcement and human rights », *ICLQ*, vol. 59, issue 1, 2010, p. 141-169.

D. GUILFOYLE, « Current legal developments. European Court of human rights : Medvedyev and others v. France », *IJMCL*, vol. 25, issue 3, 2010, p. 437-442.

D. GUILFOYLE, « Human rights issues and non-flag state boarding of suspect ships in international waters », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 83-104.

D. GUILFOYLE & C. A. MILES, « Provisional measures and the MV Arctic Sunrise », *AJIL*, 2014, p. 271-287.

D. GUILFOYLE, « Counter proliferation activities and freedom of navigation », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, R. C. BECKMAN & R. LONG, *Freedom of navigation and globalization*, Colloque de Séoul, 2013, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 69-87.

D. GUILFOYLE, « The high seas », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 203-225.

D. GUILFOYLE, « Transnational crime », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 262-276.

M. GUILLAUME, « Les contentieux liés à la reprise des essais nucléaires français », *AFDI*, vol. 42, 1996, p. 894-928.

G. GUILLAUME, « Terrorism and International Law », *ICLQ*, vol. 53, issue 3, 2004, p. 537-548.

W. GULLETT, « Prompt release procedures and the challenge for fisheries law enforcement : the judgement of the international tribunal for the law of the sea in the 'Volga' case (Russian Federation v. Australia », *Federal Law Review*, vol. 31, 2003, p. 395-407.

W. GULLET & C. SCHOFIELD, « Pushing the limits of the law of the sea convention : Australian and French cooperation surveillance and enforcement in the Southern Ocean », *JMLC*, vol. 22, n°4, 2007, p. 545-583.

N. GRANGE, « Sûreté maritime - les américains prennent la main », *BTL*, n°2948, 8 juillet 2002, p. 461-468.

J. GREENE, « Hostis Humani Generis », *Critical inquiry*, vol. 34, n° 4, 2008, p. 683-705.

P. GRIGGS, « Law of wrecks », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & E. BELJA*The IMLI manual on international maritime law*, vol. II, *Shipping law*, 2016, p. 502-512.

A. GRYMANELI, « La compétence des tribunaux internes en matière de piraterie », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 199-238.

P. HAGGENMACHER, « La pratique chez les fondateurs du droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève, éd. Pedone, Paris, 2004, p. 49-79.

K. HAJIYEV, « The evolution of positive obligations under the European Convention on human rights – by the European Court of human right », in *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant*, Mélanges en l'honneur de Christos L. Rozakis, éd. Bruylant, 2011, p. 207-218.

K. HAKAPÄÄ & E. J. MOLENAAR, « Innocent passage – past and present », *MP*, vol. 23, 1999, p. 131-145.

M. HALBERSTAM, « Terrorism on the high seas : the Achille Lauro, piracy, and the IMO Convention on maritime safety », *AJIL*, vol. 82, n°2, 1988, p. 269-310.

S. HAMAMOTO, « La procédure de prompte mainlevée préjuge-t-elle le fond de la procédure interne de l'État côtier ? L'évolution de la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer sur la prompte mainlevée », *RGDIP*, vol. 113, 2009, p. 851-871.

R. HAMZA, « Maritime terrorism and illicit trafficking in arms in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 414-428.

A. HAREL, « Preventing terrorist attacks on offshore platforms : do states have sufficient legal tools? », *HSNJ*, vol. 4, 2012, p. 131-184.

C. A. HARRINGTON, « Heightened security : the need to incorporate arts 3bis(1)(A) and 8bis(5)(5) of the 2005 draft SUA protocol into part VII of the United Nations convention on the law of sea », *PacRimLPolyJno*, vol. 16, 2007, p. 107-136.

M. HAYASHI, « Japan anti piracy law », *IJMCL*, vol. 25, 2010, p. 143-149.

W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, « The legality of maritime interception / interdiction operations within the framework of operation enduring freedom », *ILS*, vol. 79, 2003, p. 223-251.

W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, « The proliferation security initiative : security vs. freedom of navigation ? », *IYHR*, vol. 35, 2005, p. 181-203.

L. HENNEBEL & G. LEWKOWICZ, « La problème de la définition du terrorisme », in L. HENNEBEL, D. VANDERMEERSCH, *Juger le terrorisme dans l'État de droit*, Colloque de Bruxelles, 2008, éd. Bruylant, 2009, p. 17-59.

P. HENNION-JACQUET, « Délai de route prégarde à vue : quand la Cour européenne des droits de l'homme suspend le vol du temps », *D.*, 2008, p. 3055-3061.

T. HENRIKSEN, « Protection polar environments : coherency in regulating Arctic shipping » in R. RAYFUSE, *Research Handbook on international marine environmental law*, éd. Edward Elgar Publishing, 2015, p. 363-384.

M. HENZELIN, « Droit international pénal et droits pénaux étatiques. Le choc des cultures », in M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, Colloque de Genève, 2001, éd. Bruylant, 2002, p. 69-118.

N. HERVIEU, « Affaire du Winner : la Cour européenne esquive la question du statut du Procureur de la République », *Lettre « Actualités Droits-Libertés » du CREDOF*, 29 mars 2010.

N. HERVIEU, « Polluer gravement la mer peut coûter cher en caution, Détention provisoire au titre d'infractions de nature environnementale et fixation du montant de la caution », *Lettre « Actualités Droits-Libertés » du CREDOF*, 28 septembre 2010.

N. HERVIEU, « Décès et internement impliquant l'armée britannique : même en Irak les États européens n'échappent pas à la Cour de Strasbourg », *Lettre « Actualités Droits-Libertés » du CREDOF*, 10 juillet 2011.

N. HERVIEU, « Interception et refoulement des migrants en haute mer : la Méditerranée n'est pas une zone de non droit(s) », *Lettre « Actualités Droits-Libertés » du CREDOF*, 27 février 2012.

N. HERVIEU, « Nouveau coup de semonce européen sur la garde à vue et le rôle du parquet français », *Lettre « Actualités Droits-Libertés » du CREDOF*, 1er juillet 2013.

H. G. HESSE, « Maritime security in a multilateral context : IMO activities to enhance maritime security », *IJMCL*, vol. 18, issue 3, 2003, p. 327-340.

R. HIGGINS, « The general international law of terrorism », in R. HIGGINS & M. FLORY, *Terrorism and international law*, Colloques de Londres et d'Aix-en Provence, 1992, éd. Routledge, 1997, p. 1-34.

X. HINRICHS OYARCE, « The international Tribunal for the law of the sea », in D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. I, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 643-672.

S. L. HODGKINSON, « The governing international law on maritime piracy », in M. P. SCHARF, M. A. NEWTON & M. STERIO, *Prosecuting maritime piracy : domestic solutions to international crimes*, éd. Cambridge University press, 2015, p. 13-31.

A. HUET, « Le délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures » *RJE*, n°1, 1979, p. 3-19.

A. HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbure en mer (Convention MARPOL du 2 novembre 1973 et loi n°83-583 du 5 juillet 1983), *RJE*, n°4, 1983, p. 295-322.

E. HUGUES, « La notion de terrorisme en droit international : en quête d'une définition juridique », *JDI*, 2002, p. 753-786.

C. C. HYDE, « The adjustment of the I'm Alone case », *AJIL*, vol. 29, n°2, 1935, p. 296-301.

J. L. ITEN, « Les compétences de l'État du port », *AFDI*, vol. 56, 2010, p. 529-542.

M. JACOBSSON, « Sweden and the law of the Sea », in T. TREVES & L. PINESCHI, *The law of the sea : The European Union and its member States*, Colloque de Rome, 1995, éd. Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 495-519.

A. JACOVIDES, « Islands », in M. W. LODGES, M. H. NORDQUIST, *Peaceful order in the World's Oceans : Essays in Honor of Satya N. Nandan*, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 68-90.

V. JAWORSKI, « Les instruments juridiques internationaux au service du droit pénal de l'environnement », *RJE*, vol. 39, 2014, p. 115-128.

J. JESSEN, « United States's bilateral shipboarding agreements – upholding law of sea principles while updating state practice », H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, rencontres de Oslo, 2014, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 50-81.

J. L. JESUS, « Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea : legal aspects », *IJMCL*, vol. 18, n°3, 2003, p. 363-400.

S. JIN, « The question of innocent passage of warships after UNCLOS III », *MP*, 1989, p. 56-67.

S. JOSEPH, « Denouement of the deaths on the rock : the right to life of terrorists », *NQHR*, vol. 14(1), 1996, p. 5-22.

D. H. JOYNER, « The proliferation security initiative : nonproliferation, counterproliferation and international law », *YJIL*, vol. 30, 2005, p. 507-549.

F. JULIEN-LAFFERIERE, « L'application par ricochet de l'article 3 de la CEDH : l'exemple des mesures d'éloignement des étrangers », in C. A. CHASSIN, *La portée de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme*, Colloque de Caen, 2005, éd. Bruylant, 2006, p. 141-155.

M. K. KAMGA, « Les procédures d'urgence devant le Tribunal International du droit de la mer », in M. KOHEN, *La promotion de la justice, des droits de l'homme et du règlement des conflits par le droit international - Liber amicorum Lucius Caflisch*, éd. Brill, 2006, p. 855-976.

M. KAMTO, « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. Pedone, 2003, p. 343-373.

I. F. KANDEM, « Harmonisation, unification et uniformisation. Plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique », *Revue juridique Thémis*, n°43, 2009, p. 605-649.

S. KARAGIANNIS, « Le territoire d'application de la Convention européenne des droits de l'homme. Vaetera et nova », *RTDH*, n°61, 2005, p. 33-120.

S. KARAGIANNIS, « À propos de quelques incertitudes concernant la demande de prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire devant le tribunal international du droit de la mer », *JDI (clunet)*, n°3, 2009, p. 809-851.

S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondements du droit de la mer », in A. CUDENNEC, *Ordre public et mer*, éd. Pedone, Paris, 2012, p. 46-62.

M. KASHUBSKY, « A chronology of attacks on and unlawful interferences with, offshore oil and gas installations », *Perspectives on terrorism*, vol. 5, issues 5-6, 2010, p. 139-167.

J. L. KATEKA, « Combating piracy and armed robbery off the Somali coast and the Gulf of Guinea », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 456-468.

S. KAYE, « The proliferation security initiative in the maritime domain », *IYHR*, vol. 35, 2005, p. 205-229.

S. KAYE, « International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarines cables from attack, *TMLJ*, vol. 31, 2007, p. 377-423.

S. KAYE, « Maritime security in the post 9/11 world : a new creeping jurisdiction in the law of the sea? », in C. H. SCHOFIELD, S. LEE & M. S. KWON, *The limits of maritime jurisdiction*, Colloque de Wollongong, 2011, éd. Brill Nijhoff, 2013, p. 32-348.

S. KAYE, « Enforcement cooperation in combating illegal and unauthorized fishing : an assessment of contemporary practice », *BJIL*, vol. 32, 2014, p. 316-329.

P. KLEEMOLA-JUNTUNEN, « The right of innocent passage : the challenge of the proliferation security initiative and the implications for the territorial waters of the Åland Islands », in G. ANDREONE, *The future of the law of the sea – bridging gaps between national, individual and common interests*, éd. Springer, 2017, p. 239-269.

N. KLEIN, « The right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *Denv. J. Int'L. & Pol'Y*, vol. 35, 2007, p. 287-332.

N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, « Australia, New Zealand and maritime security », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security : international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 1-21.

N. KLEIN, « Assessing Australia's push back the boats policy under international law : legality and accountability for maritime interceptions of irregular migrants », *MJIL*, vol. 15, 2014, p. 413-442.

N. KLEIN, « Maritime space », in J. SPERLING, *Handbook of governance and security*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, p. 388-407.

N. KLEIN, « Maritime Security », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 582-603.

P. KLEIN, « Le Conseil de sécurité et la lutte contre le terrorisme : dans l'exercice de pouvoirs toujours plus grands ? », *RQDI*, hors-série, 2007, p. 133-147.

P. KLEIN, « Responsabilité pour les faits commis dans le cadre d'opérations de paix et étendue du pouvoir de contrôle de la Cour européenne des droits de l'homme : quelques considérations critiques sur l'arrêt Behrami et Saramati », *AFDI*, 2007, vol. 53, 2007, p. 43-64.

A. KLUG & T. HOWE, « The concept of State jurisdiction and the applicability of the non-refoulement principle to extraterritorial interception measures », in B. RYAN & V. MITSILEGAS, *Extraterritorial immigration control : legal challenges*, éd. Brill, 2010, p. 69-101.

J. A. KNAUSS, « Creeping Jurisdiction and Customary International Law », *ODIL*, vol. 15, 1985, p. 209-231.

T. B. KOH, « A Constitution for the Oceans », in UN, *The Law of the Sea—Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*, New York, 1983, p. xxiii-xxxvii.

R. KOLB, « La bonne foi en droit international public », *RDBI*, 1998/2, p. 661-986.

R. KOLB, « La règle résiduelle de liberté en droit international public ("tout ce qui n'est pas interdit est permis") – aspects théoriques », *RDBI*, vol. 34, 2001, p. 100-127.

R. KOLB, « The exercise of criminal jurisdiction over international terrorists », in A. BIANCHI & Y. NAQVI, *Enforcing international law norms against terrorism*, Colloque de Milan, 2002, éd. Hart publishing, 2004, p. 227-281.

R. KOLB, « Mondialisation et droit international », *R. I.*, n°123, 2005/3, p. 69-86.

R. KOLB, « Principles as sources of international law : (with special reference to good faith) », *NILR*, vol. 53, 2006, p. 1-36.

D. KONING, « The Enforcement of the International Law of the Sea by Coastal and Port States », *ZAÖRV*, vol. 62, 2002, p. 1-17.

D. KÖNING, « The EU directive on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringement : development or breach of international law », In T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM,

Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah, éd. Brill, 2007, p. 767-785.

E. KONTOROVICH, « A Guantanamo on the sea : the difficulties of prosecuting pirates and terrorists », *California Law Review*, vol. 98, 2010, p. 234-269.

P. H. KOOIJMANS, « The enlargement of the concept 'threat to the peace' », in R. J. DUPUY, *The development of the role of the security council*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 1992, éd. Brill Nijhoff, 1993, p. 111-121.

J. M. KOWALSKI, « Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate », in M. BATTESTI, *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 18-36.

J. E. KRAMEK, « Bilateral maritime counter-drug and immigrant interdiction agreements : is this the world of the future ? », *University of Miami Inter-American Law Review*, Vol. 31, n°1, 2000, p. 121-161.

J. KRANZ, « Réflexions sur la souveraineté » in J. MAKARCZYK, *Theory of international law at the threshold of the 21st century, essays in honour of Skubiszewski Krzysztof*, éd. Martinus Nijhoff, 1996, p. 183-214.

J. KRASKA, « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search, and seizure », *OCLJ*, vol. 16, n°1, 2010, p. 1-45.

J. KRASKA, « Ship and port facility security », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 442-462.

J. KRASKA, « Civil disobedience in the maritime domain », in C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER, & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, p. 161-202.

Y. S. KRAYTMAN, « Universal jurisdiction – historical roots and modern implications », *BJIS*, vol. 2, 2005, p. 94-140.

U. KRIEBAUM, « Nationality and the protection of property under the European Convention on human rights », in I. BUFFARD & G. HAFNER, *International law between universalism and fragmentation : Festschrift in honour of Gerhard Hafner*, éd. Brill, 2008, p. 649-666.

M. Z. KULYK, « Piracy, hijacking, and armed robbery against ships », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 387-412.

J. P. LABORDE, « De la nationalité et surtout de ce qu'elle peut nous apprendre de la nationalité tout court », *DMF*, n°663, 2005, p. 803-810.

R. LAGONI, « Offshore bunkering in the exclusive economic zone », In T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 614-627.

E. LAGRANGE, « L'application de la Convention de Rome à des actes accomplis par les États parties en dehors du territoire national », *RGDIP*, vol. 112, n°3, 2008, p. 521-565.

P. LAGRANGE, « Responsabilité des États pour actes accomplis en applications du Chapitre VII de la charte des Nations Unies », *RGDIP*, T. 110, 2008, p. 85-110.

C. LALY-CHEVALIER, « Activité du Tribunal international du droit de la mer (2001-2002) », *AFDI*, vol. 48, 2002, p. 362-380.

C. LALY-CHEVALIER, « Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme », *RDBI*, vol. 42(1), 2009, p. 5-51.

M. P. LANFRANCHI, « La valeur juridique en France des résolutions du Conseil de sécurité », *AFDI*, vol. 43, n°1, 1997, p. 31-57.

V. LASSERRE, « Le risque », *D.*, 2011, p. 1632-1641.

R. LAVALLE, « A Novel, if Awkward, Exercise in International Law-Making : Security Council Resolution 1540 (2004) », *NILR*, vol. 51, n°3, 2004, p. 411-437.

J. J. LAVENUE, « Du Statut des espaces au régime des activités : observations sur l'évolution du droit international », *RBDI*, 1996/2, p. 409-452.

R. LAWSON, « Life after Bankovic : on the extraterritorial application of the European Convention on human rights », in F. COOMANS & M. T. KAMMINGA, *Extraterritorial application of human rights treaties*, Colloque de Maastricht, 2003, éd. Intersentia, 2004, p. 83-123.

C. LE BRIS, « Humanité », in J. ROCHFELD, M. CORNU & F. ORSI, *Dictionnaire des biens communs*, éd. Quadrige, 2017, p. 632-637.

J. C. LE COUSTUMER, « La norme et l'exception. Réflexions sur les rapports du droit avec la réalité », *CRDF*, n°6, 2007, p. 19-28.

G. LE FLOCH, « Le Tribunal international du droit de la mer : bilan et perspectives », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 11-59.

R. LEGROS, « Les notions à contenu variable en droit pénal », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 21-39.

F. LE GUELLAFF, « La loi du pavillon : un frein à l'action de l'État en mer ? », *BEM*, n°29, 2004, p. 67-74.

P. LEHR, « Security council resolutions on Somali piracy », in V. POPOVSKI & T. FRASER, *The Security Council as global legislator*, Colloque de New-York, 2012, éd. Routledge, 2014, p. 143-159.

A. LELARGE, « La Somalie entre anarchie et piraterie », *JDI (clunet)*, n°1, 2010, p. 449-474.

M. LEMEY, « La procédure en prompte mainlevée », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 163-180.

Y. LEROY, « La notion d'effectivité du droit », *Droit et société*, n°79, 2011/2, p. 715-732.

J. F. LE TALLEC & P. DEZERAUD, « L'évolution du cadre juridique de l'action de l'État en mer : une meilleure sécurité des espaces maritimes par le renforcement de la place de l'autorité judiciaire », *DMF*, 2011, p. 497-503.

J. LEWIS & P. MAXON, « L'initiative de sécurité contre la prolifération », *Forum du désarmement*, n°2, 2010, p. 38-48.

C. W. LING, « Extradition and mutual legal assistance in the prosecution of serious maritime crimes : a comparative and critical analysis of applicable legal frameworks », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 311-336.

S. E. LOGAN, « The proliferation security initiative : navigation the legal challenges », *J. Transnat'l L. & Pol'y*, vol. 14 :2, 2005, p. 253-274.

C. LOMBOIS, « La coopération interétatique en vue de la prévention et de la répression du trafic international de stupéfiants », *RGPIC*, 1983, p. 418-428.

A. V. LOWE, « National security and the law of the sea », in Institute of International Public Law and International relations of Thessaloniki, *The law of the Sea with Emphasis on the mediterranean issues*, Thesaurus Acroasium, vol. 17, 1991, p. 129-189.

A. V. LOWE « The international tribunal for the law of the sea : survey for 2000 », *IJMCL*, vol. 16, n°4, 2001, p. 459-470.

L. LUCCHINI, « La liberté de pêche en haute mer à l'épreuve : l'accord du 4 décembre 1995 sur les stocks chevauchants et les grands migrateurs » in M. C. ROUAULT, *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, éd. L'Harmattan, Paris, 1999, p. 299-315.

L. LUCCHINI, « Rapport introductif général », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 7-20.

L. LUCCHINI, « Passage et sécurité », in INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, p. 153-164.

N. MACCORMICK, « On reasonableness », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 131-156.

S. D. MACDONALD, « The SUA Protocol : a critical reflection », *JMLC*, vol. 28, 2013, p. 485-516.

T. L. McDORMAN, « Port state enforcement : a comment on article 218 of the Law of the sea Convention », *JMLC*, vol. 28, 1997, p. 305-322.

T. L. McDORMAN, « Maritime terrorism and the international law of boarding of vessels at sea : assessing the new developments », in D. CARON & H. N. SCHEIBER, *The oceans in the nuclear age – legacies and risks*, Colloque de Berkeley, 2006, éd. Brill, 2014, p. 239-263.

M. McDOUGAL & N. A. SCHLEI, « The hydrogen bomb test in perspective : lawful measures for security », *YLJ*, vol. 64, 1958, p. 648-710.

R. McLAUGHLIN, « Authorizations for maritime law enforcement operations », *IRRC*, 2016, p. 465-490.

J. G. MAHINGA, « Les procédures en prescription de mesures conservatoires devant le tribunal international du droit de la mer », *ADMer*, vol. 9, 2004, p. 65-113.

J. G. MAHINGA, « La compétence de l'État du port en droit international public », *JDI (Clunet)*, n°4, 2005, p. 1093-1130.

S. MAHMOUDI, « Customary international law and transit passage, *ODIL*, vol. 20, 1989, p. 157-174.

S. MAIDMENT, « Historical aspects of the doctrine of hot pursuit », *BYIL*, vol. 46, 1972-1973, p. 365-376.

H. G. MAIER, « Extraterritorial jurisdiction at a crossroad : an intersection between public and private international law », *AJIL* , vol. 76, 1982, p. 280-320.

M. MALIRSCH & F. PRILL, « The proliferation security initiative and the 2005 Protocol to the SUA convention », *ZAÖRV*, vol. 67, 2007, p. 229-240.

P. MALLIA, « The fight against piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia », in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Serving the rule of international maritime law : Essays in honour of professor David Joseph Attard*, éd. Routledge, 2009, p. 216-232.

M. MANOUVEL, « Piraterie maritime, droit international, droits internes et volonté politique », *ADMer*, T. 14, 2009, p. 171-200.

K. MARCINIAK, « International law on piracy and some current challenges related to its definition », *PRIEL*, vol. 1, issue 3-4, 2012, p. 97-140.

A. J. MARCOPOULOS, « Flags of terror : an argument for rethinking maritime security regarding flags of convenience », *TMLJ*, vol. 32, 2007-2008, p. 278-308.

J. C. MARTIN, « La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et détention des pirates somaliens », *AFDI*, vol. 56, 2010, p. 497-527.

J. C. MARTIN, « Le Tribunal international du droit de la mer face aux mesures coercitives prises par l'État côtier pour sécuriser ses installations en ZEE : l'affaire de l'Arctic Sunrise », *DMF*, n°745, 2014, p. 274-295.

F. MARTINEAU & E. MARTIN, « Défense et sécurité », *ADMer*, T. IX, 2004, p. 581-609.

F. MARTINEAU & A. GARCIA, « Défense et sécurité », *ADMer*, T. XII, 2007, p. 727-752.

M. MASSÉ, « La place du droit pénal dans les relations internationales », *RSC*, 2000, p. 123-131.

M. MASSÉ, « Internationalité et droit pénal », *Revue Lamy droit des affaires*, n° 46, 2002, p. 67-74.

M. MASSÉ, « A la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », in J. P. MARGUÉNAUD, M. MASSÉ & N. POULET-GIBOT-LECLERC, *Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois*, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, p. 719-733.

M. MASSÉ, « Des figures asymétriques de l'internationalisation du droit pénal », *RSC*, 2006, p. 755-765.

M. MASSE, J. P. JEAN et & GUIDICELLI, « Le droit pénal au prisme de la postmodernité : évolutions et rupture », in J. P. JEAN, M. MASSÉ & A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne ? Mise en perspective des évolutions et rupture contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, p. 18-33.

M. MASSÉ, « Modernité et postmodernité en droit : quelques repères », in M. MASSÉ, J. P. JEAN, A. GIUDICELLI, *Un droit pénal postmoderne ? Mise en perspective des évolutions et ruptures contemporaines*, Colloque de Poitier, 2007, éd. PUF, 2009, p. 20-48.

F. MEGRET, « The problem of an international criminal law of the environment », *CJEL*, vol. 36(2), 2011, p. 195-242.

M. Q. MEJIA, « Defining maritime violence and maritime security », in P. K. MUKHERJEE, M. Q. MEJIA & G. M. GAUCI, *Maritime violence and other security issues at sea*, Colloque de Malmo, 2001, éd. World Maritime University, 2002, p. 27-38.

M. MEJIA JR, « Maritime gerrymandering : dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence », *JICL*, 2003, p. 153-175.

J. S. C. MELLOR, « Missing the boat : the legal and practical problems of the prevention of maritime terrorism », *AUILR*, Vol. 18, Issue 2, 2002, p. 341-397.

T. A. MENSAH, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea (ITLOS) », *ZaÖRV*, vol. 62, 2002, p. 43-54.

T. A. MENSAH, « The Tribunal and the prompt release of vessels », *IJMCL*, vol. 22, issue 3, 2007, p. 425-450.

M. MERLE, « Le concept de transnationalité », in *Humanité et droit international*, *Mélange René-Jean Dupuy*, éd. Pedone, 1991, p. 223-231.

T. MERON, « Extraterritoriality of human rights treaties », *AJIL*, vol. 89, n°1, 1995, p. 78-82

F. MESSINEO, « Things could only get better : Al-Jedda beyond behrami », *Military Law and the law of war review*, vol. 50, 2011, p. 321-346.

C. MIK, « State sovereignty and European integration : a study in public international law, EU Law and Polish constitutional law », in N. WALKER, *Sovereignty in transition*, Colloque de Fiesole, 2001, éd. Bloomsbury publishing, 2003, p. 367-400.

M. MILANOVIC, « From compromise to principle : clarifying the concept of State jurisdiction in human rights treaties », *HRLR*, vol. 8, n°3, 2008, p. 411-448.

M. MILANOVIC & T. PAPÍC, « As bad as it gets : the European Court of human right's Behrami and Saramati decision and general international law », *ICLQ*, vol. 58, 2009, p. 367-296.

M. MILANOVIC, « Al-Skeini and Al-Jedda in Strasbourg », *EJIL*, vol. 23, n°1, 2012, p. 121-139.

S. MILLER, « Revisiting Extraterritorial Jurisdiction : A Territorial Justification for Extraterritorial Jurisdiction under the European Convention », *EJIL*, vol. 20, issue 4, 2009, p. 1223-1246.

E. J. MOLENAAR, « Multilateral hot pursuit and illegal fishing in the southern ocean : the pursuits of the Viarsa 1 and the South Tom », *IJMCL*, vol. 19, n°, 2004, p. 19-42.

E. J. MOLENAAR, « Regional fisheries management organizations : issues of participation, allocation and unregulated fishing », in A. G. OUDE ELFERINK & D. ROTHWELL, *Oceans management in the 21st century : institutional frameworks and responses*, Colloque de Sydney, 2001, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2004, p. 73-88.

E. J. MOLENAAR, « Port State Jurisdiction : Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage », *ODIL*, vol. 38, 2007, p. 225-257.

E. J. MOLENAAR, « Port state jurisdiction », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 281-303.

D. MOMTAZ, « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 589-600.

D. MOMTAZ, « L'accord relatif à la conservation et la gestion des stocks chevauchants et grands migrateurs », *AFDI*, vol. 41, n°1, 1995, p. 676-699.

D. MOMTAZ, « Le régime de transfert des substances chimiques dans la convention sur l'interdiction des armes chimiques », in D. BARDONNET, *La convention sur l'interdiction et l'élimination des armes chimiques : une percée dans l'entreprise multilatérale du désarmement*, Colloque de La Haye, 1994, éd. Martinus Nijhoff, 1995, p. 409-419.

D. MOMTAZ, « Les infractions liées aux activités maritimes », H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 511-516.

A. MONTAS, « Homicide involontaire et non-assistance à personne en danger au cours d'un événement de mer », *DMF*, n°686, 2007, p. 893-907.

A. MONTAS, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF*, n°691, 2008, p. 307-315.

A. MONTAS, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 457-481.

A. MONTAS & C. GENONCEAU, « L'Aquarius », *DMF*, n°805, 2018, p. 685-697.

M. MORIN, « L'accord FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'État du port », *ADMO*, T. XXVIII, 2010, p. 392-410.

M. MORIN, « La lutte contre la pêche INN et les responsabilités des États », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 85-97.

A. MOROSOLI, « La répression du trafic de stupéfiants en haute mer », *Actualité et droit international*, juin 1999.

J. MOUANGUÉ KOBILA, « Le processus d'intervention du conseil de sécurité dans la lutte contre le terrorisme international », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 423-466.

I. MOULIER, « L'affaire de l'Arctic Sunrise devant le Tribunal international du droit de la mer et la Cour permanente d'arbitrage », *AFDI*, 2015, p. 267-290.

P. K. MUKHERJEE & M. Q. MEJIA Jr, « The legal framework of maritime security in international law », in International Ocean Institute, *30th Pacem in Maribus. A year after Johannesburg Ocean Governance and sustainable development : oceans and coasts – a glimpse into the future*, Colloque de Kiev, 2003, éd. IOC, 2004, p. 146-166.

P. K. MUKHERJEE & M. MEJIA Jr, « The ISPS Code : Legal and Ergonomic Considerations », in M. MEJIA Jr, *Contemporary issues in maritime security*, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, p. 33-51.

P. K. MUKHERJEE, « The penal law of ship-source marine pollution : selected issues in perspective », in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 463-496.

A. MURDOCH & D. GUILFOYLE, « Capture and disruption operations : the use of force in counter-piracy off Somalia », in D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, p. 147-171.

F. MUSSO, « L'engagement militaire de l'Union européenne dans la lutte contre le trafic de migrants en mer et le rôle du Conseil de sécurité des Nations Unies », in P. CHAUMETTE, *Richesses et misères des océans : conservation, ressources et frontières*, séminaire de Nantes, 2017, éd. Gomylex, 2018, p. 325-342.

S. NADAUD & J. P. MARGUÉNAUD, « Chronique des arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme (2010-2011) », *RJE*, vol. 36, 2011/4, p. 563-584.

E. A. NADELMANN, « Global prohibition regimes : the evolution of norms in international society », *International Organization*, vol. 44, n°4, 1990, p. 429-526.

C. NEGRE, « Les atteintes massives à l'environnement », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 537-554.

K. NERI, « La responsabilité de l'État dans le cadre des opérations d'interdiction maritime », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 557-608.

K. NERI, « The applicability of the European convention on human rights to State enforcement and control at sea », in G. ANDREONE, *Jurisdiction and control at sea – some environmental and security issues*, Colloque de Rome, 2013, éd. Giannini, 2014, p. 153-168.

G. NOLTE, « Lawmaking through the UN security council. A comment », in R. WOLFRUM & V. ROEBEN, *Developments of international law in treaty making*, Max Planck Institute for comparative law and international law, éd. Springer, 2005, p. 237-244.

M. C. NOTO, « Mesures anti-piraterie en Somalie entre les droits de l'homme et les garanties du droit humanitaire. La contribution de la jurisprudence et de la pratique des mécanismes de contrôle non juridictionnel », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law- Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 497-511.

M. C. NOTO, « The Arctic Sunrise arbitration and acts of protest at sea », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2016/2, p. 36-56.

J. E. NOYES, « The international tribunal for the law of the sea », *CILJ*, vol. 32, 1999, p. 110-182.

J. E. NOYES, « The territorial sea and contiguous zone », in R. D. ROTHWELL, A. OUDE ELFERINK, K. SCOTT & T. STEPHENS, *The Oxford Handbook of the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 91-114.

H. S. NYE, « Political lesson of the new law of the sea regime », in B. OXMAN, D. CARON & C. BURDERL, *Law of the sea : U. S. policy dilemma*, Colloque de Berkeley 1982 et de Montego Bay 1983, éd. Institute for contemporary Studies Press, 1983, p. 113-126.

G. A. OANTA, « Illegal fishing as a criminal act at sea », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 149-197.

S. ODA, « The concept of the contiguous zone », *ICLQ*, vol. 11, n°1, 1962, p. 131-153.

K. ODENDALH, « La notion de menace contre la paix selon l'article 39 de la Charte des Nations unies - la pratique du conseil de sécurité », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel ? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 37-48.

F. ODIER, « La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, T. 3, 1998, p. 235-253.

F. ODIER, « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. Pedone, 2003, p. 69-83.

F. ODIER, « Les sanctions pénales moyen de lutte contre la pollution ou instrument d'évolution du droit de la mer – à propos de la loi française du 10 mars 2004 », *ADMer*, T. 8, 2003, p. 323-332.

F. ODIER, « Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer », *ADMer*, T. 10, 2005, p. 263-274.

F. ODIER, « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, T. 10, 2005, p. 299-307.

F. ODIER, « Pour un droit pénal international de la mer », *ADMer*, T. 14, 2009, p. 389-398.

R. O'KEEFE, « Universal jurisdiction : Clarifying the basic concept », *JICJ*, vol. 2, 2004, p. 735-760.

P. M. OLSON, « Countering piracy off the coast of Somalia : a NATO perspective », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 183-194.

A. OREKASHVILI, « Restrictive interpretation of human rights treaties in the recent jurisprudence of the European Court of human rights », *EJIL*, vol. 14, 2003, p. 529-568.

A. ORAKHELASHVILI, « The acts of the security council : meaning and standards of review », *Max Planck yearbook of united nations law*, vol. 11, issue 1, 2007, p. 143-195.

M. A. ORELLANA, « The swordfish dispute between the EU and Chile at ITLOS and the WTO », *NJIL*, vol. 71, p. 55, 2002, p. 55-81.

F. OST, « Quand l'enfer se pave de bonnes intentions... À propos de la relation ambivalente du droit pénal et des droits de l'homme », in Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal ?*, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. FUSL, 2007, p. 7-21.

A. G. OUDE ELFERINK, « The genuine link concept : time for a post mortem ? » in I. F. DEKKER & H. H. G. POST, *On the foundations and sources of international law, Tribute to Professor Herman Meijers*, éd. Cambridge University Press, 2003, p. 41-63.

B. OXMAN, « The third United nations conference on the law of the sea : the eighth session », *AJIL*, vol. 74, 1980, p. 1-47.

B. OXMAN, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *AFDI*, vol. 28, 1982, p. 811-850.

B. OXMAN, « The duty to respect generally accepted international standards », *NYUJILP*, vol. 24, 1991, p. 109-159.

B. OXMAN, « Observations on vessel release under the United nations convention on the law of the sea », *IJMCL*, vol. 11, 1996, p. 201-215.

B. OXMAN, « Human rights and the United Nations Convention on the law of the sea », *Colum. J. Transnat'L*, vol. 36, 1997, p. 399-429.

B. OXMAN & V. BANTZ, « The M/V Saiga (n°2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS case n°2) », *AJIL*, vol. 94, n°1, 2000, p. 140-150.

B. OXMAN, & V. P. BANTZ, « Un droit de confisquer ? L'obligation de prompte mainlevée des navires », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. Pedone, 2003, p. 479-503.

B. OXMAN, « The territorial temptation : a siren song at sea », *AJIL*, vol. 100, 2006, p. 830-851.

B. OXMAN, « The "Tomimaru" (Japan v. Russian Federation). Judgment. ITLOS Case n°15 », *AJIL*, vol. 102, n°2, 2008, p. 316-322.

X. PACREAU, « Le rôle de l'Union européenne dans la mise en œuvre des résolutions 1373 (2001) et 1540 (2004) du Conseil de sécurité », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 501-549.

L. PAIOLA, « L'accès des personnes privées au Tribunal International du droit de la mer », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 95-119.

J. P. PANCRACIO, « L'affaire Achille Lauro et le droit international », *AFDI*, vol. 31, 1985, p. 221-236.

I. PAPANICOLOPULU, « The law of the sea convention : No place for persons ? », *IJMCL*, vol. 27, 2012, p. 867-874.

I. PAPANICOLOPULU, « International judges and the protection of human rights at sea », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law- Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 535-544.

I. PAPANICOLOPULU, « Hirsi Jamaa V. Italy. Application n°27765/09 », *AJIL*, vol. 107, issue 2, 2013, p. 417-423.

I. PAPANICOLOPULU, « Human rights and the law of the sea », in D. J. ATTARD, M. FITZMAURICE & N. MARTINEZ, *The IMLI manual on international maritime law*, vol. 1, *The law of the sea*, éd. OUP, 2014, p. 509-532

. I. PAPANICOLOPULU, « Considerations of humanity in the Enrica Lexie Case », *Questions of International Law*, 2015, p. 25-37.

I. PAPANICOLOPULU, « The duty to rescue at sea, in peacetime and in war : a general overview », *IRRC*, vol. 98, 2016, p. 491-514.

E. PAPASTAVRIDIS, « European Court of human rights Medvedyev et al V France (Grand Chamber, application n°3394/03), judgment of march 2010 », *ICLQ*, vol. 59, issue 3, 2010, p. 867-882.

E. PAPASTAVRIDIS, « Rescuing migrants at sea : the responsibility of States under international law », in G. S. GOODWIN-GILL & P. WECKEL, *Protection des migrants et des réfugiées au XXIe siècle, aspects de droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de la Haye, 2010, éd. Brill, 2015, p. 269-308.

E. PAPASTAVRIDIS, « European Convention on human rights and the law of the sea : The Strasbourg Court in unchartered waters? », in M. FITZMAURICE & P. MERKOURIS, *The interpretation and application of the European Convention of human rights – legal and practical implications*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2012, p. 867-882.

E. PAPASTAVRIDIS, « Allocating responsibility between EU and member states : the case of piracy off Somalia », in G. ANDREONE, G. BEVILACQUA, G. CATALDI & C. CINELLI, *Insecurity at sea : piracy and other risks to navigation*, Colloque de Naples, 2012, éd. Giannini, 2013, p. 91-107.

E. D. PAPASTAVRIDIS, « Report of the Director of Studies of The English-Speaking Section of the Centre », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff, 2014, p. 3-52.

E. PAPASTAVRIDIS, « The use of 'shiprider' to assert jurisdiction over sea piracy and armed robbery off Somalia : is the gulf of Aden the Caribbean ? », in M. Q. MEJIA, C. KOJIMA & M. SAWYER, *Piracy at sea*, Colloque de Malmö, 2011, éd. Springer, 2013, p. 47-65.

E. PAPASTAVRIDIS, « Maritime terrorism in international law », in B. SAUL, *Research handbook on international law and terrorism*, éd. Edward Elgar Publishing, 2014, p. 74-99.

E. PAPASTAVRIDIS, « The illicit trafficking of drugs », in. D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 463-490.

E. PAPASTAVRIDIS, « Eunavfor operation Sophia and the international law of the sea », *Maritime safety and security law journal*, issue 2, 2016, p. 57-72.

E. PAPASTAVRIDIS, « Piracy », in A. NOLLKAEMPER & I. PLAKOKEFALOS, *The practice of shared responsibility in international law*, éd. Cambridge University Press, 2017, p. 316-349.

M. A. PASCULLI, « Universal jurisdiction between unity and fragmentation of international criminal law », *RCVS*, vol. V, n°1, 2011, p. 25-48.

B. N. PATEL, « Security council resolution 1540 and non-proliferation of weapons of mass destruction », *AYIL*, vol. 11, 2003, p. 301-311.

R. PEDROZO, « The impending nuclear disaster : flaw in the international counter-proliferation regime at sea », *LUCILR*, vol. 9, 2011, p. 103-127.

A. PELLET, « Lotus que de sottises on profère en ton nom ! Remarques sur le concept de souveraineté dans la jurisprudence de la Cour mondiale », in F. ALABRUNE, *L'État souverain dans le monde d'aujourd'hui : Mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Puissochet*, éd. Pedone, 2008, p. 215-230.

C. PERELMAN, « L'usage et l'abus de notions confuses », *Logique & Analyse*, vol. 21, n° 81, 1978, p. 3-17.

T. C. PERRY, « Blurring the ocean zones : the effect of the Proliferation security initiative on the customary international law of the sea », *ODIL*, vol. 37, 2005, p. 33-53.

A. PETRIG, « Piracy », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 843-865.

A. PIRES & M. GARCIA, « Les relations entre les systèmes d'idées : droits de la personne et théories de la peine face à la peine de mort », in Y. CARTUYVELS, H. DUMONT, F. OST, M. VAN DE KERCHOVE & S. VAN DROOGHENBROECK, *Les droits de l'homme, bouclier ou épée du droit pénal* ?, Colloque de Bruxelles, 2006, éd. Bruylant, 2007, p. 291-336.

P. POLERE, « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », *DMF*, 2006, p. 275-284.

I. PREZAS, « En amont des poursuites : à propos du régime juridique des opérations de police menées dans le cadre de la lutte contre la violence maritime somalienne », *AFDI*, vol. 58, 2012, p. 745-771.

A. PROELSS & T. HOFMANN, « Law of the Sea and transnational organised crime », in. P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organised crime*, éd. OUP, 2016, p. 422-447.

J. P. QUÉNEUDEC, « Les tendances dominantes du système juridique issu de la Convention », in SFDI, *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, éd. Pedone, 1984, p. 125-173.

J. P. QUÉNEUDEC, « Chronique du droit de la mer. La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales française », *AFDI*, vol. 31, 1985, p. 783-789.

J. P. QUÉNEUDEC, « Chroniques du droit de la mer », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 726-734.

J. P. QUÉNEUDEC, « À propos de la procédure de prompte mainlevée devant le Tribunal international du droit de la mer », *ADMer*, T. 7, 2002, p. 79-92.

J. P. QUÉNEUDEC, « Conclusion – Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité et l'ordre public international », in SFDI, *Les nouvelles menaces contre la paix et la sécurité internationales*, Journée Franco-allemande, éd. Pedone, 2004, p. 287-293.

A. RAESTAD, « Le problème des eaux territoriales à la conférence pour la codification du droit international », *RDI*, vol. 7, 1931, p. 107-146.

C. RAHMAN, « Use of technology in maritime surveillance and enforcement », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 363-377.

K. C. RANDALL, « Universal jurisdiction under international law », *Tex. L. Rev.*, vol. 66, 1988, p. 785-837.

C. RAPOPORT, « Le rattachement de la PESC des accords de transfert de l'Union européenne en matière de piraterie maritime », in C. CHEVALLIER-GOVERS & C. SCHNEIDER, *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Colloque de Grenoble, 2013, éd. Pedone, 2015, p. 163-185.

R. RAYFUSE, « Countermeasures and high seas fisheries enforcement », *NILR*, vol. 51, 2004, p. 41-76.

R. RAYFUSE, « The future of compulsory dispute settlement under the law of the sea convention », *Victoria University of Wellington law review*, vol. 36, 2005, p. 683-711.

R. RAYFUSE, « Regulation and enforcement in the law of the sea. Emerging assertions of a right to non-flag State enforcement in the high seas fisheries and disarmament contexts », *AYIL*, vol. 24, 2005, p. 181-196.

R. RAYFUSE, « Standard if review in the international tribunal for the law of the sea », in L. GRUSZCZYNSKI & W. WERNER, *Deference in international courts and tribunal : standard of review and margin of appreciation*, Colloques de Séville et Lund, 2012, éd. OUP Oxford, 2014, p. 337-354.

R. RAYFUSE, « The role of port state », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 71-85.

R. RAYFUSE, « Regional fisheries management organizations », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 439-462.

C. Z. RAYMOND & A. MORRIËN, « *S*ecurity in the maritime domain and its evolution since 9/11 », in S. BATEMAN & R. HERBER-BURNS & P. LEHR, *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, vol. 3, CRC Press, 2008, p. 3-12.

R. C. REULAND, « Interference with non-national ships on the high seas : peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag state jurisdiction », *VJTL*, 1989, p. 1161-1176.

R. C. REULAND, « The customary right of hot pursuit onto the high seas : Annotations to article 111 of the law of the sea convention », *Va. J. Int'l L.*, vol. 33, 1992-1993, p. 557-589.

E. RIETER, « Introductory note to the "Arctic Sunrise" case (Netherlands/russia) (ITLOS) », *ILM*, vol. 53, n°4, 2014, p. 603-619.

J. RIOS RODRIGUEZ, « La maltraitance du migrant », in G. S. GOODWIN-GILL & P. WECKEL, *Protection des migrants et des réfugiées au XXIe siècle, aspects de droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de la Haye, 2012, éd. Brill, 2015, p. 485-518.

G. RIPERT, « Le bilan d'un demi siècle de vie juridique », *D.*, 1950, p. 1-4.

W. RIPHAGEN, « Le droit de passage inoffensif après la IIIème convention », in SFDI, *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, éd. Pedone, 1984, p. 190-209.

J. A. ROACH, « Proliferation security Initiative (PSI) : countering proliferation by sea », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, K. C. FU, *Recent developments in the law of the sea and China*, Colloque de Xiamen, 2005, éd. Brill Nijhoff, 2006, p. 351-383.

B. W. ROBINSON, « You want authority with that ? : How I learned to stop worrying and love shipriders », *Coast Guard Journal of Safety and Security at Sea*, vol. 66, n°2, 2009, p. 307-343.

N. RONZITTI, « The law of the sea and the use of force against terrorist activities », in N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Colloque de Castelgandolfo, 1986, éd. Martinus Nijhoff, 1990, p. 1-14.

N. RONZITTI, « The treaty on friendship, partnership and cooperation between Italy and Libya : new prospects for cooperation in the Mediterranean? », *Bulletin of Italian Politics*, vol. 1, n°1, 2009, 125-133.

N. RONZITTI, « Military uses of the sea », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 541-570.

N. ROS, « La Cour internationale de Justice comme instrument de la paix par le droit », *Études internationales*, vol. 25, n°2, 1994, p. 273-293.

N. ROS, « La France, le TIDM et les légines : acte III. À propos de l'arrêt rendu le 20 avril 2001 dans l'affaire du Grand Prince », *ADMer*, 2000, p. 245-283.

N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *AFDI*, vol. 46, 2000, p. 496-523.

N. ROS, « Le Tribunal international du droit de la mer, entre tradition et modernité du règlement judiciaire », *ADMO*, T. XXXVI, 2018, p. 97-132.

G. ROSE, « International jurisdictional challenges in the suppression of transnational criminal law in the suppression of transnational environmental crime », in L. ELLIOTT & W. H. SCHAEDLA, *Handbook of transnational environmental crime*, éd. Edward Elgar Publishing, 2016, p. 322-345.

S. ROSENNE, « Current development : establishing the International tribunal for the law of the sea », *AJIL*, vol. 89, 1995, p. 806-814.

D. R. ROTHWELL, « Innocent passage in the territorial sea : The UNCLOS regime and Asia pacific state practice », in E. R. ROTHWELL & S. BATEMAN, *Navigational right and freedoms and the new law of the sea*, Colloque de Wollongong, 1997, éd. Brill Nijhoff, 2000, p. 74-88.

D. R. ROTHWELL & T. STEPHENS, « Illegal southern ocean fishing and prompt release : balancing coastal and flag states interests », *ICLQ*, vol. 53, 2004, p. 171-187.

D. R. ROTHWELL & N. KLEIN, « Maritime security and the law of the sea », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security – international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington 2007 et de Canberra 2008, éd. Routledge, 2010, p. 22-37.

F. ROUCHEREAU, « La convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 601-617.

X. ROUSSEAUX & R. LEVY, »Le pénal dans tous ses États », in X. ROUSSEAUX & R. LEVY, *Le pénal dans tous ses États : justice, État et sociétés en europe (XIIe-XXE siècles*), éd. FUSL, 1997, p. 13-21.

A. P. RUBIN, « Piracy », in J. P. GRANT & J. CRAIG BARKER, *The Harvard research in international law : contemporary analysis and appraisal*, éd. W. S. Hein & Company, 2007, p. 225-268.

C. RYNGAERT & H. RINGBOM « Introduction : port state jurisdiction challenges and potential », *IJMCL*, vol. 31, p. 379-394.

B. SAGE, « Precautionary coastal states' jurisdiction », *ODIL*, vol. 37, 2006, p. 359-387.

K. SAIFUL, « Prosecution of maritime pirates : the national court is dead – long live the national court ? », *WILJ*, vol. 32, n°1, 2014, p. 37-94.

K. SAIFUL, « The rise and fall of the international law of maritime terrorism : the ghost of piracy is still hunting ! », *NZULR*, vol. 26, 2014, p. 82-103.

J. SALMON, « Des mains propres comme condition de recevabilité des réclamations internationales », *AFDI*, vol. 10, n°1, 1964, p. 225-266.

J. SALMON, « Le procédé de la fiction en Droit International », *RDBI*, 1974, p. 11-35.

J. SALMON, « Le concept de raisonnable en droit international public », in P. REUTER, *Le droit international, unité et diversité – Mélanges offerts à Paul Reuter*, éd. Pedone, 1981, p. 447-478.

J. SALMON, « Les notions à contenu variable en droit international public », in C. PERELMAN & R. VANDER ELST, *Les notions à contenu variable en droit*, éd. Bruylant, 1984, p. 251-268.

O. SCHACHTER, « The twilight existence of non-binding international agreements », *AJIL*, vol. 71, 1977, p. 296-304.

O. SCHACHTER, « The nature and process of legal development in international society », in R. S. J. MacDONALD & D. M. JOHNSTON, *The structure and process of international law*, éd. Brill, 1986, p. 745-808.

J. N. M. SCHECHINGER, « Responsibility for human rights violations arising from the use of privately contracted armed security personnel against piracy : re-emphasizing the primary role and obligations of flag state », in C. RYNGAERT, E. J. MOLENAAR & S. M. H. NOUWEN, *What's wrong with international law ? Liber amicorum A. H. A. Soons*, éd. Brill Nijhoff, 2015 p. 30-47.

A. SCHLOENHARDT, « The UN Protocol against the smuggling of migrant by Land, Sea, and Air (2000) », in P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organized crime*, éd. OUP, 2016, p. 169-196.

K. N. SCOTT, »Geoengineering and the marine environment », in R. RAYFUSE, *Research Handbook on international marine environmental law*, éd. Edward Elgar Publishing, 2015, p. 451-472.

S. V. SCOTT, « Whose security is it and how much of it do we want ? the US influence on the international law against maritime terrorism », in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security – international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington 2007 et de Canberra 2008, éd. Routledge, 2010, p. 76-93.

T. SCOVAZZI, « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ? », *ADMer*, T. 3, 1998, p. 13-29.

T. SCOVAZZI & T. TANI, « Off-shore wind energy development in international law », in J. EBBESON, M. JACOBSSON, M. KLAMBERG, D. LANGLET & P. WRANGE, *International*

law and changing perceptions of security : Liber amicorum Said Mahmoudi, éd. Brill Nijhoff, 2014, p. 244-258.

T. SCOVAZZI, « Human rights and immigration at sea », in R. RUBIO-MARIN, *Human rights and immigration at sea*, Collected courses of the academy of European law, éd. OUP, 2014, p. 212-260.

T. SCOVAZZI, « ITLOS and jurisdiction over ships », in H. RINGBOM, *Jurisdiction over ships : post-UNCLOS developments in the law of the sea*, rencontres de Oslo, 2014, éd Brill Nijhoff, 2015, p. 382-404.

G. SHAFFER & D. BODANSKY, « Transnationalism, unilateralism and international law », *TEL*, vol. 1, 2012, p. 31-41.

T. SHAUGHNESSY & E. TOBI, « Flag of inconvenience : freedom and insecurity on the High Sea », *U. PA. J. INT'L L.*, vol. V., 2006-2007, p. 1-31.

I. A. SHEARER, « Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels », *ICLQ*, vol. 35, 1986, p. 320-343.

M. R. SHULMAN, « The proliferation security initiative and the evolution of the law on the use of force », *Houston Journal of International Law*, vol. 28, 2006, p. 774-827.

L. A. SICILIANOS, « L'(ir)responsabilité des forces multinationales ? », in L. BOISSON DE CHAZOURNES & M. G. KOHEN, *International law and the quest for its implementation : Liber amicorum Vera Gowlland-Debbas*, éd. Brill, 2010, p. 94-124.

G. SIMPSON, « Piracy and the origins of enmity »,in M. CRAVEN, M. FITZMAURICE & M. VOGIATZI, *Time, history and international law*, Colloque de Londres, 2005, éd. Brill Nijhoff, 2006, p. 219-230.

T. M. SITTNICK, « State responsibility and maritime terrorism in the strait of Malacca : persuading indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait », *PCR&PJ*, vol. 14, n°3, 2005, p. 743-769.

H. SLIM, « Les pavillons de complaisance », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 91-113.

J. M. SOBRINO HEREDIA, « Les aspects de sûreté dans la politique de l'Union européenne », in A. CUDENNEC & G. GUÉGUEN-HALLOUËT, *L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 237-248.

L. B. SOHN, « International law of the sea and human rights issues », in T. CLINGAN, *The law of the sea : what lies ahead ?*, 20th annual conference of the law of the sea institute, Colloque de Miami, éd. Law of the sea institute, 1988, p. 51-71.

E. SOMERS, « Piraterie maritime et droit international », L. LE HARDŸ DE BEAULIEU, *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Colloque de Bruxelles, éd. Presse universitaire de Namur, 2007, p. 11-28.

E. SOMERS, « Prosecution of alleged pirates in the 1982 law of the sea convention : is outsourcing the solution? », *RDBI*, vol. 47(1), 2014, p. 111-128.

Y. H. SONG, « The U. S. – led Proliferation Security Initiative and UNCLOS : legality, implementation, and an assessment », *ODIL*, vol. 38, 2007, p. 101-145.

A. H. A. SOONS, « A 'new' exception to the freedom of the high seas : the enforcement of U. N. sanctions », in T. D. GILL & W. P. HEERE, *Reflections on principles and practice of international law - Essays in honour of Professor Leo Bouchez*, éd. Brill Nijhoff, 2000, p. 205-221.

J. M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », in SFDI, *Le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies*, Colloque de Rennes, éd. Pedone, 1995, p. 3-58.

J. M. SOREL, « L'enlacement du droit international (à propos du cours général de droit international public de Georges Abi-Saab) : Quelques réflexions prospectives », in L. BOISSON DE CHAZOURNES, V. GOWLLAND-DEBBAS, *The international legal system in quest of equity and universality – Liber amicorum Georges Abi-Saad*, éd. Brill Nijhoff, 2001, p. 963-972.

J. M. SOREL, « Existe-t-il une définition universelle du terrorisme ? », in O. CORTEN, K. BANNELIER, T. CHRISTAKIS, B. DELCOURT, *Le droit international face au terrorisme*, Colloque de Paris, 2002, éd. Pedone, 2002, p. 35-68.

J. M. SOREL, « Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions interétatiques (CIJ et TIDM) », in H. RUIZ FABRI & J. M. SOREL, *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, Journée d'étude de Paris, 2002, éd. Pedone, 2003, p. 7-55.

F. SPADI, « Bolstering the proliferation security initiative at sea : a comparative analysis of ship-boarding as bilateral and multilateral implementing mechanism », *NJIL*, vol. 27, 2006, p. 249-278.

A. SPYRIGOS, « Development on interdiction of vessels on the high seas », in A. STRATE, M. GAVOUNELI, N. SKOURTOS, *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea : time before and time after*, Colloque de Rhodes, 2003, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 149-201.

B. STERN, « Quelques observations sur les règles internationales relatives à l'application extra-territoriale du droit », *AFDI*, 1986, p. 7-52.

B. STERN, « À propos de la compétence universelle », in E. K. M. YAKPO, M. BEDJAOUI, T. BOUMEDRA, *Liber amicorum : judge Mohammed Bedjaoui*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 735-753.

B. STERN, « Le contexte juridique de « l'après » 11 Septembre 2001 », in K. BANNELIER-CHRISTAKIS, T. CHRISTAKIS, M. P. LANFRANCHI, A. T. NORODOM & S. MALJEAN-DUBOIS, *Les 70 ans des Nations Unies : quel rôle dans le monde actuel ? Journée d'études en l'honneur du professeur Yves Daudet*, éd. Pedone, 2014, p. 3-32.

P. T. STOLL & S. VÖNEKY, « The swordfish case : Law of the Sea v. Trade », *ZAÖRV*, vol. 62, 2002, p. 21-35.

I. STRIBIS, « La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatique », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 585-654.

A. S. V. SUAREZ, « Post september 11 security challenges to the legal regime of the maritime carriage of nuclear and radioactive materials », *IJMCL*, vol. 18, n°3, 2003, p. 423-440.

F. SUDRE, « Extradition et peine de mort : arrêt Soering de la Cour européenne des droits de l'homme du 7 juillet 1989 », *RGDIP*, 1990, p. 103-121.

F. SUDRE, « Les obligations positives dans la jurisprudence européenne des droits de l'homme », *RTDH*, 1995, p. 363-384.

S. SUR, « Le droit international pénal entre l'État et la société internationale », in M. HENZELIN & R. ROTH, *Le droit pénal à l'épreuve de l'internationalisation*, éd. LGDJ, 2002, p. 49-86.

S. SUR, « La résolution 1540 du Conseil de sécurité (28 avril 2004) : entre la prolifération des armes de destruction massive, le terrorisme et les acteurs non étatiques », *RGDIP*, n°4, 2004, p. 855-882.

S. SUR, « Le droit international au défi du terrorisme », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006 éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 3-76.

S. SZUREK, « La lutte internationale contre le terrorisme sous l'empire du chapitre VII : un laboratoire normatif », *RGDIP*, 2005/1, p. 5-48.

D. SZYMCZAK & S. TOUZÉ, « La Cour européenne des droits de l'homme et le droit international », *AFDI*, vol. 57, 2011, p. 611-637.

S. TALMON, « The security council as world legislature », *AJIL*, vol. 99, 2005, p. 175-193.

Y. TANAKA, « A note on the M/V Louisa case », *ODIL*, vol. 45, issue 2, 2014, p. 205-220.

Y. TANAKA, « Navigational rights and freedoms », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 539-549.

Y. TANAKA, « Jurisdiction of state and the law of the sea », in A. ORAKHELASHVILI, *Research handbook on jurisdiction and immunities in international law*, éd. Edward Elgar Publisher, 2015, p. 110-150.

P. TAVERNIER, « La Cour européenne des droits de l'homme et la mer », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. Pedone, 2003, p. 575-589.

P. TAVERNIER, « Le recours à la force par la police », in C. TOMUSCHAT, E. LAGRANGE & S. OETER, The right to life, Colloque de Hambourg, 2008, éd. Brill, 2010, p. 41-64.

D. L. TEHINDRAZANARIVELO, « Le droit des Nations Unies et les limites au pouvoir de sanction du Conseil de sécurité », in L. FORLATI PICCHIO & L. A. SICILIANOS, *Les sanctions économiques en droit international*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, éd. Brill Nijhoff, 2004, p. 211-277.

A. TELESETSKY, « Laundering fish in the global undercurrents : illegal, unreported, and unregulated fishing and transnational organized crime », *ELQ*, vol. 41, 2015, p. 939-997.

I. Y. TESFALIDET, « Shiprider institution : questions of jurisdiction and state responsibility », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 609-633.

K. TETZLAFF, « The role of regional organisations », in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 106-121.

J. T. THEILEN, « What's in a name ? The illegality of illegal, unreported and unregulated fish », *IJMCL*, vol. 28, 2013, p. 533-550.

J. M. THOUVENIN, « Piraterie maritime : pas d' »internationalisation » de la fonction juridictionnelle », *ACDI*, vol. 6, 2013, p. 47-76.

D. THYM, « Transfer agreements for pirates concluded by the EU – a case study on the human rights accountability off the common security and defense policy », in P. KOUTRAKOS & A. SKORDAS, *The law and practice of piracy at sea : European and international perspectives*, Colloque de Bristol, 2012, éd. Hart Publishing, 2014, p. 167-183.

A. TINE, « La stratégie antiterroriste du Conseil : esquisse d'un bilan provisoire de la mise en œuvre des résolutions 1373 et 1540 », in M. J. GLENNON & S. SUR, *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 467-499.

P. TOMKA & G. I. HERNÀNDEZ, « Provisional measures in the international tribunal for the law of the sea », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1763-1786.

K. N. TRAPP « La criminalité en mer : l'approche du droit international », in E. D. PAPASTAVRIDIS & K. N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p. 55-93.

C. TRELAWNY, « The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports », in P. CHAUMETTE, *Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?*, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, p. 49-56.

T. TREVES, « Intervention en haute mer et navires étrangers », *AFDI*, vol. 41, 1995, p. 651-675.

T. TREVES, « The proceedings concerning prompt release of vessels and crews before the International tribunal for the law of the sea », *IJMCL*, vol. 11, n°2, 1996, p. 179-200.

T. TREVES, « Private maritime law litigation and the International tribunal for the law of the sea », *The rabel journal of comparative and international private law*, vol. 63, 1999, p. 350-360.

T. TREVES, « L'État du droit de la mer à l'approche du XXIème siècle », *ADMer*, 2000, p. 123-136.

T. TREVES, « Piracy, law of the sea, and use of force : developments off the coast of Somalia », *EJIL*, vol. 20, n°2, 2009, p. 399-414.

T. TREVES, « Human rights and the law of the sea », *BJIL*, vol. 28, 2010, p. 1-14.

T. TREVES, « Cross-fertilization between different international courts and tribunals : the Mangouras case », in H. P. HESTERMEYES, D. KÖNING, N. MATZ-LÜCK, V. RÖBEN, A. SEIBERT-FOR, P. T. STOLL & S. VÖNEKY, *Coexistence, Cooperation and Solidarity, Liber amicorum Rüdiger Wolfrum*, éd. Brill Nijhoff, vol. 2, 2011, p. 1787-1796.

T. TREVES, « Piracy and the international law of the sea », in D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, p. 117-146.

T. TREVES & C. PITEA, « Piracy, International law, and human rights », in N. BHUTA, *The frontiers of human rights*, Collected courses of the Academy of european law, éd. OUP, 2016, p. 89-126.

S. TREVISANUT, « The exercise of administrative functions by ITLOS : a comment on prompt release cases », in N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI, C. PITEA, C. RAGNI, *International courts and the development of international law- Essays in honour of Tullio Treves*, éd. Springer, 2013, p. 309-321.

S. TREVISANUT, « Twenty years of prompt release of vessels : admissibility, jurisdiction, and recent trends », *ODIL*, vol. 48, n°3-4, 2017, p. 300-312.

M. TSIRLI, « Terre, air, mer : Jusqu'où s'étend la juridiction des États dans le système de la Convention? Quelques réflexions sur la compétence territoriale de la Cour », in D. SPIELMANN, M. MARIALENA & P. VOYATZIS, *La Convention européenne des droits de l'homme, un instrument vivant, Mélange en l'honneur de Christos L. Rozakis*, éd. Bruylant, 2011, p. 667-685.

H. TUERK, « The contribution of the international tribunal for the law of the sea to international law », in J. M. VAN DYKE, *Maritime boundary disputes, settlement processes, and the law of the sea*, Colloques de Seoul, 2006-2007, éd. Brill, 2009, p. 253-275.

H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *U. Miami Int'L & Comp. L. Rev*, vol. 15, 2008, p. 337-366.

H. TUERK, « Combating piracy : new approaches to an ancient issue », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 469-492.

S. TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du droit de la mer et le droit international des droits de l'homme », in G. LE FLOCH, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Rennes, 2016, éd. Pedone, 2018, p. 333-354.

M. UBEDA-SAILLARD, « L'entraide judiciaire dite « mineure » entre les États », in H. ASCENCIO, E. DECAUX & A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 1095-1106.

. J. J. URBINA, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », in J. M. SOBRINO HEREDIA, *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. 283-300.

J. J. URBINA, « Respect des droits de l'homme et recours à la coercition armée dans la répression des activités illicites en mer », in A. DEL VECCHIO & F. MARRELLA, *Droit international et gouvernance maritime – Défis actuels pour les organisations internationales d'intégration économique*, Vème Colloque ordinaire de l'association internationale du droit de la mer, Venise, 2014, éd. Scientifica, 2016, p. 123-146.

P. A. VAILLANCOURT, « Hot pursuit : moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier ? », *RQDI*, vol. 27, 2014, p. 143-159.

M. J. VALENCIA, « Is the PSI really the cornerstone of a new international norm ? », *NWCR*, vol. 59, n°4, 2006, p. 123-133.

F. VALLAT, »Pavillon et entreprises », in INDEMER, *Le pavillon – Colloque international*, 2007, éd. Pedone, 2008, p. 77-80.

M. VAN DE KERCHOVE, « Éclatement et recomposition du droit pénal », *RSC*, 2000, p. 5-15.

M. VAN DE KERCHOVE, « Les fonctions de la sanction pénale. Entre droit et philosophie », *Informations sociales,* n° 127, 2005, p. 22-31.

C. VAN DEN WIJNGAERT, « The political offence exception to extradition : defining the issues and searching a feasible alternative », *RDBI*, 1983, p. 741-754.

Y. VAN DER MENSBRUGGHE, »Le pouvoir de police des États en haute mer », *RDBI*, 1974, p. 56-102.

Y. VAN DER MENSBRUGGHE, « Rapport introductif : le panorama des passages », in INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, p. 7-15.

J. M. VAN DYKE, « Military exclusion and warning zones on the high seas », in J. M. VAN DYKE, D. ZAELKE & G. HEWISON, *Freedom for the seas in the 21st century : ocean governance and environmental harmony*, Colloque de Honolulu, 1990, éd. Island Press, 1993, p. 450-470.

R. VAN STEENBERGHE, « L'application extraterritoriale du droit pénal » in D. BERNARD, Y. CARTUYVELS, C. GUILLAIN, D. SCALIA & M. VAN DE KERCHOVE, *Fondements et objectifs des incriminations et des peines en droit européen et international*, Colloque de Bruxelles, 2013, éd. Anthemis, 2013, p. 351-374.

I. VELLA, « New advent for renewable offshore resources », in N. A. MARTINEZ GUTIERREZ, *Serving the rule of international maritime law : Essays in honour of professor David Joseph Attard*, éd. Routledge, 2009, p. 136-155.

J. VERHOEVEN, « La notion d' »applicabilité directe » du droit international », *RBDI*, 1980, p. 243-264.

J. VERHOEVEN, « Le droit, le juge et la violence, (les arrêts Nicaragua c. États-Unis) », *RGDIP*, n° 4, 1987, p. 1159-1239.

J. L. VELUT, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : de l'évolution de la norme juridique jusqu'à l'action en mer », *DMF*, 2011, p. 518-524.

A. VIALARD, « Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime », *DMF*, n° 591, n° 591, 1999, p. 213-221.

M. VIRALLY, « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales, *AFDI*, vol. II, 1956, p. 66-96.

M. VIRALLY, « Sur un pont aux ânes : les rapports entre droit international et droits internes », in *Mélanges offerts à Henri Rolin, problèmes de droits des gens*, éd. Pedone, 1964, p. 488-505.

M. VIRALLY, « Le phénomène juridique », *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, vol. 82, 1966, p. 5-64.

M. VIRALLY, « Sur la notion d'accord », in E. DIEZ, J. MONNIER, J. P. MÜLER, *Mélange Rudolf Bindschedler*, éd. Stampfli, 1980, p. 159-172.

M. VŒLCKEL, « La liberté des mers avec leur solitude… » in M. C ROUAULT, *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant*, éd. l'Harmattan, Paris, 1999, p. 431-433.

M. VŒLCKEL, « La piraterie est-elle un crime de droit des gens ? », *ADMer*, T. V, 2000, p. 93-121.

M. VŒLCKEL, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la résolution 1816 du Conseil de sécurité », *ADMer*, T. XII, 2007, p. 479-500.

M. VŒLCKEL, « De l'article 110-3 de la convention de Montego Bay », *ADMer*, T. 13, 2008, p. 143-161.

B. VUKAS, « Generally accepted international rules and standards », in A. H. A. SOONS & T. A. CLINGAN, *Implementation of the law of the sea convention through international institutions : proceedings of the 23rd Annual Conference of the law of sea institute*, éd. Honolulu : Law of sea institute proceedings, 1990, p. 405-421.

B. VUKAS, « Droit de la mer et droits de l'homme », in G. CATALDI, *La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21e siècle*, Colloque de Naples, 2001, éd. Bruylant, 2002, p. 71-79.

B. VUKAS, « L'utilisation pacifique de la mer, dénucléarisation et désarmement », in B. VUKAS, *Law of the sea – selected writings*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p. 155-204.

R. WARNER, « Australia's maritime challenges and priorities : recent developments and future prospects », in J. HO & S. BATEMAN, *Maritime challenges and priorities in Asia : implications for regional security*, Colloque de Singapour, 2010, éd. Routledge, 2012, p. 251-271.

R. WARNER, « The high seas regime : a model of self-regulation ? » in R. WARNER & S. KAYE, *Routledge handbook of maritime regulation and enforcement*, éd. Routledge, 2015, p. 16-40.

H. WATSON, « The shiprider solution and post-cold war imperialism : beyond ontologies of State sovereignty in the Caribbean », in C. BARROW-GILES & D. MARSHALL, *Living at the*

borderlines : issues in Caribbean sovereignty and development, éd. Ian Randle Publishers, 2003, p. 226-274.

P. WECKEL, « La chapitre VII de la Charte et son application par le Conseil de sécurité », *AFDI*, vol. 37, 1991, p. 165-202.

P. WECKEL, « Le conseil de sécurité et la coopération judiciaire internationale », *RGDIP*, n°3, 2013, p. 623-632.

P. WECKEL, « Le Conseil de sécurité autorise les États européens à intervenir contre le trafic de migrants au large de la Libye », *sentinelle droit international*, bulletin 448, 11 octobre 2015.

B. WEIßER, « Transnational organised crime and terrorism », in P. HAUCK & S. PETERKE, *International law and transnational organised crime*, éd. OUP, 2016, p. 84-105.

A. WEYEMBERGH, « La lutte contre la traite et le trafic d'être humains », *RIDP*, vol. 77, 2006/1, p. 211-221.

M. WHITE, « Prompt release cases in ITLOS », in T. M. NDIAYE & R. WOLFRUM, *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes : Liber amicorum judge Thomas A. Mensah*, éd. Brill, 2007, p. 1025-1052.

R. WILDE, « Legal "black hole"? Extraterritorial state action and international treaty law on civil and political rights », *Michigan Journal of International Law*, vol. 26, 2005, p. 740-808.

M. J. WILLIAMS, « Bilateral Maritime agreements enhancing international cooperation in the suppression of illicit maritime narcotics trafficking », in M. H. NORDQUIST, J. N. MOORE, *Oceans policy : new institutions, challenges, and opportunities*, Colloque de Montego Bay, Jamaique, 1998, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 179-200.

E. WITBOOI, « Illegal, unreported and unregulated fishing on the high seas : the port state measures agreement in context », *IJMCL*, vol. 29, 2014, p. 290-320.

R. WOLFRUM, « Provisional measures of the international tribunal for the law of the sea, *IJIL*, vol. 37, n°3, 1997, p. 420-434.

R. WOLFRUM, « Fighting terrorism at sea : options and limitations under international law », in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM & R. LONG, *Legal challenges in maritime security*, Colloque de Heidelberg, 2007, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 2-40.

R. WOLFRUM, « Freedom of Navigation : New Challenges », in M.H. NORDQUIST, T.B. KOH & J. N. MORRE, *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Colloque de Singapour, 2008, éd. Brill Nijhoff, 2009, p. 79-101.

R. WOLFRUM, « The obligation to cooperate in the fight against piracy – legal consideration », *Chuo Law Review*, vol. 116, 2009, p. 89-104.

R. WOLFRUM, « Obligation of result versu obligation of conduct : some thoughts about the implementation of international obligations », in M. H. ARSANJANI, J. COGAN, R. SLOANE & S. WIESSNER, *Looking to the future – Essays on International law in honor of W. Michael Reisman*, éd. Brill Nijhoff, 2011, p. 363-383.

R. WOLFRUM, « The freedom of navigation : modern challenges seen from a historical perspective », in L. DEL CASTILLO, *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 89-103.

K. WOUTERS & M. DEN HEIJER, « The Marine I case : a comment », *International journal of Refugee Law*, vol. 22, issue 1, 2010, p. 1-19.

M. XIFARAS, « Fictions juridiques – remarques sur quelques procédés fictionnels en usage chez les juristes », *Annuaire de l'Institut Michel Villey*, vol. 3, 2011 p. 451-510.

A. YOKARIS, « Rapport Grec », in Association Henri Capitant, *Le rôle de la pratique dans la formation du droit*, Journées suisses, éd. Economica, T. XXXIV, 1983, p. 583-593.

A. YOKARIS, « Les critères de compétence des juridictions nationales », in H. ASCENSIO, E. DECAUX, A. PELLET, *Droit international pénal*, éd. Pedone, 2000, p. 897-904.

R. YOUNG, « Defining terrorism : the evolution of terrorism as a legal concept in international law and its influence on definitions in domestic legislation », *BSICLR*, vol. 29, 2006, p. 23-105.

C. ZANGHI, « L'intervention en haute mer, entre « non-refoulement », droits de l'homme et lutte contre l'immigration clandestine », in J. F. AKANDJI-KOMBE, *L'homme dans la société internationale : Mélanges en hommage au professeur Paul Tavernier*, éd.Bruylant 2013, p. 1123-1147.

C. ZARA RAYMOND & A. MORRIËN, « Security in the maritime domain and its evolution since 9/11 », in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, éd. CRC Press, 2008, p. 3-12.

J. ZISKIND, « International law and ancient sources : Grotius and Selden », *The review of politics*, vol. 35, n°4, 1973, p. 537-559.

E. ZOLLER, « Procès équitable et due process of law », *D.*, 2007, p. 517-523.

K. ZOU, « New developments in the international law of piracy », *CJIL*, vol. 8, n°2, 2009, p. 323-345.

K. ZOU, « Current legal developments the united nations security council », *IJMCL*, vol. 24, 2009, p. 580-589.

K. ZOU, « Maritime enforcement of United Nations security council resolutions : use of force and coercive measures », *IJMCL*, vol. 26, 2011, p. 235-261.

T. ZWINGE, « Duties of flag states to implement and enforce international standards and regulations – and measures to counter their failure to do so », *JIBL*, vol. 10, issue 2, 2011, p. 297-323.

Traités, accords, conventions

Traité entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la France, la Prusse et la Russie, pour la suppression de la traite des noirs en Afrique, Londres, 20 décembre 1841.

Acte général de la Conférence de Bruxelles et déclaration, Bruxelles, 2 juillet 1890.

Convention internationale relative à la répression de la traite des blanches, Paris, 4 mai 1910.

Convention internationale de l'opium, La Haye, 23 janvier 1912.

Convention internationale du 30 septembre 1921 pour la répression de la traite des femmes et des enfants, Genève, 30 septembre 1921.

Convention internationale pour la répression de la circulation et du trafic des publications obscènes, Genève, 12 septembre 1923.

Convention internationale de l'opium, Genève, 19 février 1925.

Convention sur le régime international des ports maritimes, Genève, 9 décembre 1923.

Convention pour la réglementation de la chasse à la baleine, Genève, 24 septembre 1931

Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, Rome, 4 novembre 1950.

Convention relative au statut des réfugiés, Genève, 28 juillet 1951.

Convention pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954.

Convention sur la haute mer, Genève, 29 avril 1958.

Convention sur le plateau continental, Genève, 29 avril 1958.

Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, Genève, 29 avril 1958.

Convention Unique sur les stupéfiants, New York, 30 mars 1961.

Convention de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, Tokyo, 14 septembre 1963.

Pacte international relatif aux droits civils et politiques, New York, 16 décembre 1966.

Convention américaine relative aux droits de l'homme, Sans José, 22 novembre 1969.

Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, La Haye, 16 décembre 1970.

Convention sur les substances psychotropes, Vienne, 27 février 1971.

Convention de 1971 pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal, 23 septembre 1971.

Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), Washington, 3 mars 1972.

Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques ou à toxines et sur leur destruction, Londres, Moscou, Washington, 12 avril 1972.

Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, Mexico, Moscou et Washington, 29 décembre 1972.

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), Londres, 2 novembre 1973.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1er novembre 1974.

Convention internationale sur la prise d'otages, New York, 17 décembre 1979.

Charte africaine des droits de l'homme, Nairobi, 27 juin 1981.

Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, New York, 10 décembre 1984.

Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal, 23 septembre 1971.

Convention des Nations unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982.

Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.

Protocole à la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, Rome, 10 mars 1988.

Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988.

Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'usage des armes chimiques et sur leur destruction, Paris, 13 janvier 1993.

Code de conduire pour une pêche responsable, Rome, 14-15 mars 1995.

Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, New York, 8 septembre 1995.

Accord du Conseil de l'Europe relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substance psychotrope, Strasbourg, 31 janvier 1995.

Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières, Londres, 7 novembre 1996.

Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, New York, 15 décembre 1997.

Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, New York, 9 décembre 1999.

Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 15 juin 2000.

Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 décembre 2000.

Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, Palerme, 15 décembre 2000.

Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 2 mars 2001.

Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 21 mai 2001.

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté par la Conférence des gouvernements contractants à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 12 décembre 2002.

Protocole à la convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, Londres, 14 octobre 2005.

Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO, Rome, 22 novembre 2009.

Index thématique

Les chiffres renvoient aux numéros de pages.

A

Abordage 8, 300, 345
Amende 37, 126, 311
Armes biologiques, chimiques et nucléaires 154, 155
Armes de destruction massive10, **154**, 227, 228, 235, 243, 261
Arraisonnement51, 52, 88, 93, 163, 166, 170, 211, 217, 273, 279, 284, 323, 351

B

Blanchiment 132, 139, 141
Bonne foi49, 93, 121, 231, 285, 290, 336, 400

C

Capitaine71, 135, 177, 309, 310, 311, 330, 331, 381
Caution75, 297, 298, 301, 307, 314, 316, 331
Code de conduite 266, 280
Compétence d'exécution22, 40, 55, 67, 68, 73, 74, 91, 98, 220, 232, 276
Compétence normative22, 34, 36, 37, 40, 42, 55, 68, 73, 98, 232
Compétence personnelle 112
Compétence territoriale 111, 209
Compétence universelle95, **97**, 98, 101, 104, 186
Complicité..... 141, 152, 155, 261
Coopération internationale16, 84, 104, 162, 169, 171, 173, 178, 192, 207, 214, 217, 243, 280, 400
  Coopération à initiative pavillonnaire 86, 159
  Coopération pénale 193, 262, 269
Coutume..... 50, 76, 87, 242, 287
Criminalité internationale32, 113, 198, 206, 250, 259, 267, 398

D

Détroit 20, 28
Droit de la mer12, 44, 49, 63, 106, 109, 165, 202, 325, 334, 347, 378, 395
Droit de passage archipélagique . 20, 28, 79
Droit de passage en transit 20, 28
Droit de passage inoffensif21, 27, 30, 34, 37, 209, 234, 271, 346
  Atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité..... **31**, 32, 72
  Passage latéral ... 29, 33, 68, 71, 235, 272
  Passage vertical 29, 33
  Suspension **66**

Droit de poursuite75, 78, 80, 82, 211, 213, 273
Droit de visite4, **88**, 89, 91, 103, 192, 216, 239, 281, 359, 399
Droit pénal15, 35, 111, 114, 118, 125, 146, 394, 399
Droit pénal international14, 102, 121, 178, 188, 192, 260, 262, 290
Droits de l'homme127, 326, 333, 334, 337, 340, 368, 378, 391, 396, 399
Droits procéduraux 326, 374, 381, 396
Droits substantiels323, 369, 371, 386, 396

E

Eaux archipélagiques.....28, 79
Eaux intérieures.....21, 29, 68, 79, 270
Émissions non autorisées 50, 85, 90, 91
Entraide judiciaire 180, 189, 192
Équipage6, 75, 99, 115, 297, 302, 306, 307, 308, 331, 357
Esclavage.....11, 50, 90, 97, 141, 246
Essais nucléaires.....48
État archipélagique.....21, 28
État côtier21, 27, 34, 36, 38, 41, 65, 67, 70, 73, 76, 205, 209, 235, 271, 318, 347, 399
Droit de protection24, 37, **65**, 67, 73, 149
État du pavillon12, 54, 56, 75, 87, 91, 159, 169, 177, 193, 222, 238, 351, 352, 398
Aménagement à l'exclusivité de ..87, 194
Compétence exclusive 55, 216, 351
Dérogation à l'exclusivité de83, 91, 193, 223, 238, 284, 290
Obligations..... 39, 56, 84
Protection de 329, 339
Responsabilité 93, 104, 221, 352
État du port 23, **24**, 176, 191, 239
État failli 274, 400
Extradition 181, 184, 192, 388
Aut dedere aut judicare184, 186, 189, 262
Non-refoulement 183, 388
Extranéité..... 114, 115, 119

F

Fonds marins..... 295, 311

G

Guerre 11, 88, 149, 251, 320

H

Haute mer13, 46, 54, 96, 115, 173, 211, 244, 273, 281, 352, 399
Régime juridique..... 49, 54
Humanisation..... **334**, 395
Humanité..... **321**, 324, 338, 395

I

Illicéité **2**, 31, 50, 52, 117, 246, 261, 401
Incrimination conventionnelle101, 117, 120, 124, 243
Double incrimination 183
Pêche illicite..... 131
Piraterie 102
Pollutions 134, 135

Terrorisme 146, 148
Trafic de migrants.....140
Trafic de stupéfiants 138

J

Juridiction rampante.....45

L

Légalité criminelle...102, 118, 123, 131, 146
Liberté des mers5, 28, 45, 48, 50, 194, 216, 225, 289, 397
Définition.....45
Fondements.....5, 11
Licéité.....32, 50, 52, 63

M

Mare clausum 5
Mare liberum 5, 32, 41, 202
Maritimisation **358**, 395
Mauvais traitements75, 127, 293, 356, 386, 388, 392
Memorandum of Understanding 233
Menace
À la sûreté maritime**10**, 31, 34, 43, 62, 72, 78, 85, 91, 122, 156, 207, 254, 289, 391, 401
Contre la paix.....249, **252**, 255, 259, 289
Mer territoriale21, 30, 34, 36, 65, 70, 80, 205, 211, 272, 280, 345
Définition.....21
Délimitation.....21
Régime juridique 21, 27, 30
Mesures conservatoires 302, 305, 337

N

Navire
De commerce13, 25, 87, 99, 145, 220, 357
De guerre165, 218, 281, 345, 352, 357, 364
De pêche..... 51, 214, 323
Immatriculation..... 58, 61, 87, 162
Pirate 103, 187, 189, 273
Sans pavillon..... 50, 91, 130, 283
Non discrimination 25, 35, 67, 177

O

Organisation internationale
FAO..... 130, 133, 176
Interpol..... 132
OMI..... 6, 40, 154, 248
ONUDC 10, 132, 248
Organisation non gouvernementale52, 349, 356
ORGP..... 129, 130, 173

P

Patrimoine commun de l'humanité..... 321
Pavillon
De complaisance ... 60, 86, 178, 216, 240
Enquête du..... 87
Lien substantiel 56, 58
Octroi du 46
Pêche illicite10, 32, 39, 175, 176, 213, 301, 317
Définition 129, 131
Personne morale..... 126

Piraterie2, 10, 85, 90, 95, 211, 257, 366, 375
Définition.....**99**, 264
Éléments constitutifs....99, 100, 149, 153
Répression97, 103, 105, 187, 189, 269, 275, 278, 392
Plateau continental 41, 79, 81, 348
Plate-forme offshore..41, 43, 136, 256, 349
Pollution10, 24, 34, 62, 72, 123, 127, 293, 301, 381
Grave et délibérée.....31, 73
Incrimination 134, 135
Par immersion.....40, 135
Port 7, 176, 190, 232, 270, 344, 400
Accès au.....23, 69
Catégories 22
Compétence de l'État du*Voir* État du port
Définition.....22
Refuge.....25
Preuve....26, 73, 79, 90, 167, 175, 180, 222
Privation de liberté42, 75, 126, 172, 293, 300, 309, 337, 351, 362, 364, 374, 379, 381, 385, 386
Proliferation Security Initiative227, 229, 238, 239, 243, 263
Déclaration de principes228, 232, 234, 237
Prompte mainlevée51, 296, 299, 311, 314, 324, 326
Protestation en mer.....53, 347, 350

R

Raisonnable, notion de79, 135, **165**, 220, 284, 314, 316, 322, 381
Recours à la force 6, 67, 250, 322, 367
En mer..... 83, 322
Obligations positives..... 371, 372

S

Sauvetage maritime 293, 356
Secrétaire général des Nations Unies 9, 401
Sécurité maritime..... **7**, 190
Shiprider agreement**218**, 223, 279, 360, 400
Soft law..... 176, 230
Soutage 51, 52
Souveraineté11, 21, 24, 27, 32, 38, 57, 80, 110, 112, 180, 205, 288
Droits souverains..... 38, 307, 348
Stocks chevauchants 129, 173
Sûreté maritime..... **6**, 9, 42, 182, 190, 401

T

Technologie 2, 113, 206, 212, 214
Tentative 102, 152, 155
Terrorisme international 146, 190, 255, 263
Terrorisme maritime10, 32, 62, 148, 160, 370
Éléments constitutifs..... 150, 152
Répression..... 169, 186
Trafic d'armes à feu 140
Trafic de migrants32, 182, 184, 206, 208, 257, 283, 289, 370
Définition **141**

Trafic de stupéfiants10, 32, 86, 126, 144, 152, 159, 162, 188, 213, 217, 222, 375, 384
Définition.....138
Traite des personnes.....3, 6, 140, 246, 283

V

Violence10, 99, 101, 146, 149, 154, 265, 274
Vol à main armée10, **265**, 267, 273, 276, 278, 280, 370

Z

Zone contiguë 21, 42, **73**, 79, 236, 346
Zone de sécurité..... 43, 79
Zone économique exclusive24, 26, **38**, 47, 51, 73, 130, 153, 238, 265, 296, 348
Délimitation 39
Régime juridique..... 38

Index de jurisprudence

Les chiffres renvoient aux numéros des paragraphes.

Cour permanente de justice internationale

CPJI, avis consultatif du 21 février 1925, *affaire relative à l'échange de populations grecques et turques*, 21 février 1925, Série B, n° 10 : **128**.

CPIJ, arrêt du 7 septembre 1927, *affaire du Lotus (France c. Turquie)*, Série A, n°10 : **50**.

Cour internationale de justice

CIJ, arrêt du 9 avril 1949, *Affaire du Détroit de Corfou* (*Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Gouvernement de la République populaire d'Albanie), fond*, Rec. 1949 : **349**.

CIJ, ordonnance du 17 août 1972, *Compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c. Islande)*, Rec. 1972 : **332**.

CIJ, arrêt du 20 décembre 1974, *Essais nucléaires (Australie c/ France ; Nouvelle-Zélande c/ France)*, Rec.
1974 : **42**.

CIJ, arrêt du 27 juin 1986, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c.
États-Unis d'Amérique), fond*, Rec. 1986 : **15**, **349**.

CIJ, avis consultatif du 8 juillet 1996, *Licéité de l'utilisation des armes nucléaires par un État dans un conflit armé*, Rec. 1996 : **349**.

CIJ, arrêt du 4 décembre 1998, *Compétence en matière de pêcherie (Espagne c/ Canada)*, Rec. 1998 : **351**.

CIJ, avis consultatif du 9 juillet 2004 *Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé*, Rec. 2004 : **374**.

Tribunal international du droit de la mer

TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°1 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), arrêt du 4 décembre 1997 : **46**, **328**, **342**, **354**.

TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-Et-Les-Grenadines c. Guinée*), arrêt du 1er juillet 1999 : **46**, **47**, **56**, **79**, **84**, **236**, **350**, **351**, **352**, **354**, **360**, **367**, **420**.

TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon)*, mesures conservatoires, ordonnance du 27 août 1999 : **331**.

TIDM, *Affaire du « Camouco » (Panama c. France)*, prompte mainlevée, arrêt du 7 février 2000 : **337**, **342**, **343**, **354**.

TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, prompte mainlevée, arrêt du 18 décembre 2000 : **337**, **343**, **344**, **345**, **354**.

TIDM, *Affaire concernant la conservation et l'exploitation durables des stocks d'espadon dans l'océan Pacifique Sud-Est (Chili / Communauté européenne)*, ordonnance du 20 décembre 2000 : **15**.

TIDM, *Affaire du « Grand Prince » (Belize c. France)*, prompte mainlevée, arrêt du 20 avril 2001 : **339**, **345**, **354**, **357**.

TIDM, *Affaire de l'usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires*, ordonnance du 3 décembre 2001 : **331**, **332**.

TIDM, *Affaire du navire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie)*, prompte mainlevée, arrêt du 23 décembre 2002 : **234**, **344**, **345**.

TIDM, *Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour)*, mesures conservatoires, ordonnance du 8 octobre 2003 : **332**.

TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*), prompte mainlevée, arrêt du 18 décembre 2004 : **338**, **339**, **355**, **356**.

TIDM, *Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie)*, prompte mainlevée, arrêt du 6 août 2007 : **338**, **344**, **345**.

TIDM, *Affaire du « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie)*, prompte mainlevée, arrêt du 6 août 2007 : **340**, **355**, **356**, **357**.

TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne),* mesures conservatoires, ordonnance du 23 décembre 2010 : **332**, **333**.

TIDM, *Affaire de l' « ARA Libertad » (Argentine c. Ghana)*, mesures conservatoires, ordonnance du 15 décembre 2012 : **15**, **331**, **333**, **367**.

TIDM, *Affaire du navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne)*, arrêt du 28 mai 2013 : **15**, **356**, **367**.

TIDM, *Affaire de l' « Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie)*, mesures conservatoires, ordonnance du 22 novembre 2013 : **34**, **331**, **332**, **333**, **334**, **362**, **363**.

TIDM, *Affaire du navire « Virginia G» (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt du 4 avril 2014 : **32**, **47**, **56**, **337**, **352**, **360**.

TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, avis consultatif du 2 avril 2015 : **31**.

TIDM, *L'incident de l' « Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*, mesures conservatoires, ordonnance du 24 août 2015 : **331**, **332**, **333**, **368**.

Cour européenne des droits de l'homme

Cour EDH, *Irlande c. Royaume-Uni*, 18 janvier 1978, req. n°5310/71 : **415**.

Cour EDH, *Tyrer c. Royaume-Uni*, 25 avril 1978, req. n°5856/72 : **386**.

Cour EDH, *Marckx c. Belgique*, 13 juin 1979, req. n°6833/74 : **400**.

Cour EDH, *Airey c. Irlande*, 9 octobre 1979, req. n°6289/73 : **400**.

Cour EDH, *Brogan et autres c. Royaume-Uni*, 29 septembre 1988, req. n°11209/84, n°11234/84, 11266/84 et 11386/85 : **410**, **411**.

Cour EDH, *Soering c. Royaume-Uni*, 7 juillet 1989, req. n°14038/88 : **375**, **415**, **416**.

Cour EDH, *Cruz Varas et autres c. Suède*, 20 mars 1991, req. n°15576/89 : **416**.

Cour EDH, *Drozd & Janousek c. France & Espagne*, 26 juin 1992, req. n°12747/87 : **374**.

Cour EDH, *Loizidou c. Turquie*, 23 mars 1995, req. n°15318/89 : **374**, **381**, **385**.

Cour EDH [GC], *McCann et autres c. Royaume-Uni*, 27 septembre 1995, req. n°18984/91 : **398**, **399**, **401**.

Cour EDH [GC], *Chahal c. Royaume-Uni*, 15 novembre 1996, req. n°22414/93 : **415**.

Cour EDH, *Kaya c. Turquie*, 19 février 1998, req. n°26623/07 : **401**.

Cour EDH, *L.C.B. c. Royaume-Uni*, 9 juin 1998, req. 23413/94 : **400**.

Cour EDH, *Steel et autres c. Royaume-Uni*, 23 septembre 1998, req. n°24838/94 : **406**.

Cour EDH [GC], *Osman c. Royaume-Uni*, 28 octobre 1998, req. n°23452/94 : **400**, **401**.

Cour EDH, *Rigopoulos c. Espagne*, 12 janvier 1999, req. n°37388/97 : **382**, **398**, **411**.

Cour EDH [GC], *Aquilina c. Malte*, 29 avril 1999, req. n°25642/94 : **410**.

Cour EDH [GC], *T.W. c. Malte*, 29 avril 1999, req. n°25644/94 : **411**.

Cour EDH [GC], *Selmouni c. France*, 28 juillet 1999, req. n°25803/94 : **415**.

Cour EDH, *Xhavara et autres c. Italie et Albanie*, 11 janvier 2001, req. n°39473/98 : **382**, **389**, **400**, **401**.

Cour EDH [GC], *Banković et autres c. Belgique et autres*, 19 décembre 2001, req. n°52207/99 : **372**, **375**, **378**, **379**, **381**, **385**, **386**, **392**.

Cour EDH, *Federation of Offshore Workers 'Trade Unions et autres c. Norvège*, 27 juin 2002, req. n°38190/97 : **379**.

Cour EDH [GC], *Assanidzé c. Géorgie*, 8 avril 2004, req. n°71503/01 : **375**.

Cour EDH, *Geert Drieman et autres c. Norvège*, 4 mai 2000, req. n°3367/96 : **380**.

Cour EDH, *Issa et autres c. Turquie*, 16 novembre 2004, req.n°31821/96 : **385**.

Cour EDH [GC], *Makaratzis c. Grèce*, 20 décembre 2004, req. n°50385/99 : **398**, **401**.

Cour EDH [GC], *Mamatkulov et Askarov c. Turquie*, 4 février 2005, n°46827/99 et 46951/99 : **418**.

Cour EDH, *Chamaïev et autres c. Géorgie et Russie*, 12 avril 2005, req. n°36378/02 : **418**.

Cour EDH [GC], *Öcalan c. Turquie*, 12 mai 2005, req. 46221/99 : **385**.

Cour EDH [GC], *Natchova et autres c. Bulgarie*, 6 juillet 2005, req. n°43577/98 et n°43579/98 : **399**, **401**.

Cour EDH [GC], *McKay c. Royaume-Uni*, 3 octobre 2006, req. n°543/03 : **403**, **411**.

Cour EDH, *Salah Sheekh c. Pays-Bas*, 11 janvier 2007, req. n°1948/04 : **417**.

Cour EDH [GC], *Behrami et Behrami c. France et Saramati c. France, Allemagne et Norvège*, 2 mai 2007, req. n°71412/01 et n°78166/01 : **391**, **392**, **393**.

Cour EDH, *Kasumaj c. Grèce*, 5 juillet 2007, req. n°6974/05 : **392**.

Cour EDH, *Gajic c. Allemagne*, 28 août 2007, req. n° 31446/02 : **392**.

Cour EDH, *Berić et autre c. Bosnie Herzégovine*, 16 octobre 2007, req. n°36357/04 : **392**.

Cour EDH [GC], *Saadi c. Italie*, 28 février 2008, req. n°37201/06 : **416**, **418**.

Cour EDH, *Medvedyev c. France*, 10 juillet 2008, req. n°3394/03 : **387**.

Cour EDH, *Women on waves et autres c. Portugal*, 3 février 2009, req. n°31276/05 : **377**.

Cour EDH, *Al-Saadoon & Mufdhi c. Royaume-Uni*, 30 juin 2009, req. n°61498/08 : **386**.

Cour EDH, *Wasilewska et Kalucka c. Pologne*, 23 février 2010, req. n°28975/04 et n°33406/04 : **399**.

Cour EDH [GC], *Medvedyev et autres c. France*, 29 mars 2010, req. n°3394/03 : **387**, **388**, **389**, **398**, **403**, **404**, **405**, **407**.

Cour EDH [GC], *Gäfgen c. Allemagne*, 1er juin 2010, req. n°22978/05 : **415**.

Cour EDH [GC], *Mangouras c. Espagne*, 28 septembre 2010, req. n°12050/04 : **410**.

Cour EDH [GC], *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, 7 juillet 2011, req. n°55721/07 : **386**, **389**, **401**.

Cour EDH [GC], *Al-Jedda c. Royaume*-Uni, 7 juillet 2011, req. n°27021/08 : **393**, **394**.

Cour EDH, *Finogenov et autres c. Russie*, 20 décembre 2011, req. n°18299/03 et n°27311/03 : **398**, **399**.

Cour EDH, *Othman (Abu Qatada) c. Royaume*-Uni, 17 janvier 2012, req. n°8139/09 : **418**.

Cour EDH [GC], *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, 23 février 2012, req. n°27765/09 : **388**, **389**, **416**, **417**.

Cour EDH, *El-Masri c. L'ex République Yougoslave de Macédoine*, 13 décembre 2012, req. n°39630/09 : **416**.

Cour EDH, *Vassis et autres c. France*, 27 juin 2013, req. n°62736/09 : **405**, **411**, **412**, **413**.

Cour EDH, *Hassan et autres c. France*, 4 décembre 2014, req. n°46695/10 et n° 54588/10 : **394**, **398**, **403**, **404**, **407**, **411**, **413**.

Cour EDH, *Ali Samatar et autres c. France*, 4 décembre 2014, req. n°17110/10 et n°17301/10 : **412**, **413**.

Cour EDH [GC], *Khlaifia et autres c. Italie*, 1 septembre 2015, req. n°16483/12 : **403**, **406**, **415**.

Cour EDH [GC], *Bouyid c. Belgique*, 28 septembre 2015, req. n°23380/09 : **415**.

Cour EDH, *Tagayeva et autres c. Russie*, 13 avril 2017, req. n°26562/07 : **400**.

Commission européenne des droits de l'homme

Com. EDH, *Autriche c. Italie*, 11 janvier 1961, req. n°788/60 : **374**.

Com. EDH, *Affaire relative à certains aspects du régime linguistique de l'enseignement en Belgique*, 24 juin 1965, req. n°1474/62 : **400**.

Com. EDH, *Chypre c. Turquie*, 26 mai 1975, req. n° 6780/74 et 6950/75 : **381**.

Com. EDH, *Consorts D. C. France*, 17 mai 1995, req. n° 21166/93 : **376**.

Com. EDH, *Pressos Compania Naviera SA C. Belgique*, 20 novembre 1995, req. n°17849/91 : **376**.

Com. EDH, *Illich Sanchez Ramirez c. France*, 24 juin 1996, req. N°2879/95 : **385**.

Com. EDH, *Antonsen c. Norvège*, 15 Janvier 1997, req. n° 20960/92 : **376**.

Com. EDH, *Brendréus c. Suède*, 8 septembre 1997, req. n° 31653/96 : **379**.

Cour interaméricaine des droits de l'homme

Cour IADH, *Velasquez Rodriguez c. Honduras*, 29 juillet 1988, Serie C, n°7 : **401**.

Cour IADH, *Neira Alegria c. Pérou*, 19 janvier 1995, Série C, n°20 : **399**.

Cour IADH, *Loayza-Tamayo c. Pérou*, 17 septembre 1997, Série C, n°33 : **415**.

Cour IADH, *Cantoral-Benavides c. Pérou*, 19 août 2000, Serie C, n°69 : **415**.

Cour IADH, *Bámaca Velásquez c. Guatemala*, 25 novembre de 2000, Série C, n°217 : **398**.

Cour IADH, *Montero-Aranguren et autres (Detention Centre of Catia) v. Venezuela*, 5 juillet 2006, Série C, n°150 : **398**.

Cour IADH, *Zambrano Vélez et autres. c. Équateur*, 4 juillet 2007, Serie C, N°166 : **398**, **399**, **400**.

Commission interaméricaine des droits de l'homme

Com. IADH, *The Haitian Centre for human rights et al. v. États-Unis*, 13 mars 1997, affaire n°10.675, rapport n°51/96 : **388**.

Com. IADH, *Victor Saldaño c. Argentine*, 11 mars 1999, affaire n°10/951, rapport n°38/99 : **374**.

Com. IADH, *Alejandre et al. c. Cuba*, 29 septembre 1999, affaire n° 11/ 589, rapport n° 86/99 : **385**.

Com. IADH, *Coard et al. c. États-Unis,* 29 septembre 1999, affaire n°10.951, rapport n°109/99 : **385**.

Table des matières

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE – LE DISPOSITIF INTERNATIONAL DE LUTTE CONTRE LES ACTIVITES ILLICITES EN MER 17

Titre I – La lutte contre les activités illicites par l'espace 19

Chapitre 1 – La détermination de l'illicéité par l'espace 20

Section 1 – L'illicéité des activités réalisées dans les eaux soumises au contrôle côtier 20

Paragraphe 1 : Des activités constitutives d'un passage non-inoffensif 20

A. Le monopole côtier dans sa mer territoriale 21

1) La souveraineté de l'État côtier dans les eaux territoriales 21

2) Les prérogatives spécifiques de l'État du port 23

B. Le passage comme limitation du monopole côtier 27

1) La reconnaissance d'un droit de passage 27

2) L'illicéité des activités constitutives d'un passage non-inoffensif 30

Paragraphe 2 : Des activités sous le contrôle de l'État riverain 33

A. L'encadrement du droit de passage par l'État côtier 33

1) Une prérogative finalisée 34

2) L'étendue de la compétence de l'État côtier 36

B. Un encadrement restreint au-delà de la mer territoriale 38

1) Un champ d'action axé sur la conservation des ressources 38

2) Une compétence exclusive à bord des constructions offshore 41

Section 2 – L'illicéité des activités réalisées dans les eaux internationales 44

Paragraphe 1 : La détermination de la licéité des activités par la liberté des mers 44

A. La licéité des activités contenue dans le principe de liberté des mers 44

1) Un principe de liberté sous la forme d'activités énumérées 44

2) Un cadre potentiellement plus ouvert 47

B. L'illicéité des activités au travers des exceptions à la liberté 49

1) Des possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire 49

2) L'interprétation de la licéité et de l'illicéité en mer 51

Paragraphe 2 : Le contrôle de l'activité du navire par l'État du pavillon 53

A. Un contrôle exclusif au profit de l'État du pavillon 53

1) Le privilège pavillonnaire corollaire de la liberté des mers 53

2) Les obligations de l'État du pavillon 56

B. La relativité de l'exigence de lien substantiel 57

1) Une exigence détachée des obligations de l'État du pavillon 58

2) Le phénomène de complaisance 60

Chapitre 2 – Les prérogatives étatiques de lutte contre les activités illicites en mer 64

Section 1 – Les prérogatives côtières contre les activités illicites 64

Paragraphe 1 : Des prérogatives étendues 64

A. Le droit de protection de l'État côtier 65

1) Une protection contre le passage non-inoffensif 65

2) Un droit de protection sujet à interprétation 67

B. Des prérogatives additionnelles reconnues à l'État côtier 70

1) L'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier 70

2) Des prérogatives extensibles au-delà des eaux territoriales 72

Paragraphe 2 : Le prolongement de l'action côtière par le droit de poursuite 75

A. Le déclenchement du droit de poursuite 75

1) Les fondements du droit de poursuite 76

2) Le point de départ de la poursuite 78

B. Le déploiement du droit de poursuite 80

1) Des conditions inhérentes à la poursuite 80

2) Des imprécisions quant au déroulement de la poursuite 82

Section 2 – Les prérogatives étatiques dans les espaces internationaux 84

Paragraphe 1 : Des droits d'intervention limités à certaines activités 84

A. Les modalités d'intervention en haute mer 84

1) Des obligations de coopération 84

2) Des possibilités d'interférer à l'exclusivité pavillonnaire 87

B. L'exercice du droit de visite 89

1) Un droit limité à des activités identifiées 89

2) Un droit encadré dans sa mise en œuvre 91

Paragraphe 2 : L'instauration d'un cadre répressif 94

A. La compétence universelle en matière de piraterie 95

1) Les fondements de la compétence universelle pour les actes de piraterie 95

2) L'appréhension de la compétence universelle 97

B. Le volet répressif de la CNUDM 99

1) La qualification de l'infraction de piraterie 99

2) La répression des actes de piraterie 103

Titre II – La lutte contre les activités illicites dans l'espace 109

Chapitre 1 – L'internationalisation de la réprobation 110

Section 1 – La reconnaissance internationale du caractère illicite d'une activité 110

Paragraphe 1 : Le rôle compositeur du droit international 111

A. L'internationalisation en matière pénale 111

1) Une internationalisation contrariée 111

2) Une prise en charge nécessairement internationale des activités transnationales 113

B. Des normes de comportement définies par le droit international *116*
1) La détermination du caractère illicite d'une activité 116
2) Une coordination de l'action des États au plan pénal 118
Paragraphe 2 : Le rôle d'interprète du droit national 120
A. L'intégration des dispositions conventionnelles *120*
1) Une obligation de retranscription 120
2) Les techniques de retranscription de la norme de comportement 122
B. La conservation du pouvoir de sanction *124*
1) Le maintien d'un privilège souverain 124
2) Un privilège orienté 126
Section 2 – Le caractère illicite des activités réalisées en mer 128
Paragraphe 1 : Des atteintes à l'environnement marin 128
A. L'absence d'incrimination internationale des actes de pêche illicite *129*
1) Une approche centrée sur la conservation des espèces 129
2) Un changement d'approche en perspective 131
B. La singularité de l'incrimination des actes de pollutions volontaires *134*
1) La technicité de l'incrimination 134
2) L'élargissement du champ de l'interdit 136
Paragraphe 2 : Des trafics illicites indirectement rattachés à l'espace maritime 138
A. Une incrimination sans intégration de l'espace *138*
1) Le trafic illicite de stupéfiants 138
2) Le trafic illicite de migrants 140
B. Un rattachement indirect à l'espace *142*
1) Le rattachement des actes réalisés en mer 143
2) Un rattachement complexe 144
Paragraphe 3: Des actes assimilables au terrorisme maritime 146
A. Le terrorisme saisi par le droit international *146*
1) Les contours étriqués du terrorisme international 146
2) La spécificité du terrorisme maritime 149
B. Une appréhension large des actes rattachables au terrorisme maritime *152*
1) L'infraction de terrorisme maritime 152
2) Le rattachement des actes de prolifération au terrorisme maritime 154
Chapitre 2 – L'internationalisation de la répression 158
Section 1 – L'extension des droits d'intervention en mer 158
Paragraphe 1 : Des droits d'intervention restreints 159
A. Deux modèles d'intervention *159*
1) Une intervention à l'initiative de l'État du pavillon 159
2) Une intervention à l'initiative d'un État tiers 162
B. Des modalités d'intervention dans les conventions répressives *164*
1) L'interprétation des motifs de l'intervention 164
2) L'interprétation des mesures à prendre 166
Paragraphe 2 : Des droits d'intervention élargis 168

A) Des modalités d'intervention novatrices *169*
1) Deux modes d'intervention 169
2) Des mécanismes laissés à la discrétion pavillonnaire 171
B) Des modalités d'intervention dans la continuité de la CNUDM *172*
1) Le contrôle des navires dans le cadre des organismes régionaux des pêches 173
2) Le port comme complément de l'action internationale 176
Section 2 – L'instauration de mécanismes d'entraide répressive 178
Paragraphe 1 : Un cadre procédural additionnel 178
A. La réorientation de la coopération sur le plan pénal *179*
1) L'entraide dans les conventions répressives 179
2) Des procédures d'extradition 181
B. L'obligation de poursuivre ou d'extrader *183*
1) Une obligation alternative 184
2) Une compétence potentiellement universelle 186
Paragraphe 2 : Un complément à la coopération sur le plan maritime 188
A. Un support additionnel aux actions menées en mer *188*
1) Le perfectionnement des dispositions de la CNUDM 188
2) Une influence sur les compétences portuaires 189
B. La prévalence des règles consacrées à l'espace *192*
1) La coopération maritime comme préalable 192
2) Une approche conservatrice des principes d'utilisation des espaces 193

SECONDE PARTIE – LA TRANSFORMATION DE LA LUTTE CONTRE LES ACTIVITES ILLICITES EN MER 200

Titre I – Une appréhension nouvelle de l'espace et des activités par la pratique 202

Chapitre 1 – La créativité de la pratique étatique 204
Section 1 – Dans son rapport à l'espace maritime 204
Paragraphe 1 : Une réadaptation de la souveraineté côtière 205
A. Les blocages résultants de l'approche zonale *205*
1) Des obstacles à l'intervention 205
2) Une intervention consentie 208
B. Un droit de poursuite revisité *210*
1) Les défaillances opérationnelles du droit de poursuite 211
2) Une actualisation des mécanismes d'intervention 213
Paragraphe 2 : Un aménagement de la règle de l'exclusivité 215
A. Le renouvellement des mécanismes d'intervention *216*
1) Le consentement à l'intervention étendu 216
2) Des mécanismes novateurs 218
B. L'incidence de la pratique étatique *221*
1) L'institutionnalisation de la pratique 221
2) La liberté des mers sous l'impulsion du pragmatisme opérationnel 224

Section 2 – Dans son rapport aux activités réalisées en mer 226
Paragraphe 1 : L'insertion dans le cadre juridique en vigueur 227
A. La nature atypique de la PSI 227
1) Une nature insaisissable 227
2) Une portée juridique difficilement évaluable 229
B. L'articulation de la PSI avec les compétences côtières 232
1) Une empreinte marquée dans les ports 232
2) Une influence contrebalancée par le passage inoffensif 234
Paragraphe 2 : La propagation du mouvement prohibitif 237
A. Un impact restreint dans les espaces internationaux 237
1) Le maintien de l'exclusivité pavillonnaire 237
2) Des aménagements ponctuels à l'exclusivité pavillonnaire 239
B. Un rôle majeur dans l'interdiction des ADM 242
1) Une interrelation marquée entre la PSI et la réforme du cadre SUA 243
2) La fonction instigatrice de la pratique 244
Chapitre 2 – La réactivité de la pratique des organisations internationales ... 248
Section 1 – Le Conseil de sécurité dans la lutte contre les activités illicites transnationales 248
Paragraphe 1 : Le rattachement de l'action du Conseil aux acteurs privés 249
A. La criminalité internationale sous l'empire de l'article 39 de la Charte 249
1) Une action au nom de la sécurité collective 249
2) Une interprétation extensive des menaces contre la paix 251
B. L'assimilation de l'action des acteurs privés aux menaces contre la paix 254
1) La dimension maritime des « menaces génériques » 254
2) Le rattachement à une entité étatique des actes spécifiquement maritime 256
Paragraphe 2 : La contribution du Conseil à l'interdiction de certaines activités 259
A. Le rôle du Conseil de sécurité dans l'identification des menaces 259
1) Le Conseil en tant que législateur international 259
2) L'inscription de l'action du Conseil dans une dimension répressive 262
B. Le rôle du Conseil de sécurité dans l'évolution des menaces en mer 264
1) Le Conseil de sécurité en tant que relai 264
2) L'influence indirecte du Conseil de sécurité sur les droits nationaux 267
Section 2 – L'intégration du contexte maritime de l'intervention 269
Paragraphe 1 : Des exceptions à la souveraineté côtière 270
A. La réception des résolutions du Conseil de sécurité par l'État côtier 270
1) Une influence mesurée 270
2) L'établissement de mécanismes d'intervention 273
B. La consolidation de la coopération pénale 275
1) La poursuite des vols à main armée devant les juridictions nationales 275
2) La reconduction de la pratique étatique par le Conseil de sécurité 278
Paragraphe 2 : Des dérogations au monopole pavillonnaire 280

A. Des interférences exceptionnelles à la liberté des mers *281*
1) Des aménagements à l'exclusivité pavillonnaire 281
2) Des dérogations spécifiques à l'exclusivité pavillonnaire 283
B. Des interférences contrôlées à la liberté des mers *286*
1) Un encadrement de la portée des résolutions 286
2) Une délimitation du champ d'intervention du Conseil 288

Titre II – La protection des droits fondamentaux par les juridictions internationales 293

Chapitre 1 – La protection des personnes privées par le TIDM 295

Section 1 – La prise en compte par le TIDM des activités réalisées par des personnes privées 295

Paragraphe 1: La place des personnes privées devant le Tribunal 296
A. Dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée *296*
1) Une procédure consacrée aux particuliers 296
2) Une procédure dédiée à des activités identifiées 299
B. Dans le cadre d'une demande en prescription de mesures conservatoires *302*
1) Une procédure d'urgence 302
2) Une protection indirecte des individus 305
Paragraphe 2 : L'encadrement des sanctions encourues par les personnes privées 308
A. Les mesures prises à l'encontre des personnes et des biens *308*
1) L'arrestation des personnes 308
2) La confiscation du navire 311
B. La détermination du montant de la caution *314*
1) Le caractère « raisonnable » de la caution 314
2) Une interprétation contrastée des éléments de la caution 316

Section 2 – La consécration d'un cadre protecteur des droits fondamentaux des personnes en mer 319

Paragraphe 1: L'intégration des droits fondamentaux dans l'analyse du Tribunal 319
A. Des garanties substantielles reconnues aux personnes privées *320*
1) L'émergence des considérations d'humanité dans la jurisprudence du Tribunal 320
2) Les considérations d'humanité dans la protection des individus 322
B. Des garanties procédurales additionnelles *324*
1) Les considérations d'humanité dans le cadre de la procédure de prompte mainlevée 324
2) Des garanties procédurales élargies 326
Paragraphe 2 : Une attention spécifique portée aux personnes privées 329
A. L'extension de la conception unitaire du navire comme instrument de protection des droits des personnes *329*
1) Le concept d'unité du navire 329
2) Une protection implicite des droits fondamentaux des personnes 331
B. Une protection étendue des individus impliqués *333*

1) L'humanisation du droit de la mer 333
2) Le resserrement des litiges autour des questions relatives aux droits fondamentaux . 335

Chapitre 2 – L'orientation vers la mer des juridictions de protection des droits de l'homme 340

Section 1 – L'application des droits fondamentaux dans l'espace maritime 340

Paragraphe 1 : Le rattachement de la juridiction à la compétence des États 341

A. L'enracinement territorial de la juridiction 341

1) Une conception principalement territoriale de la juridiction 341
2) Une conception territoriale rattachable aux espaces maritimes 344

B. Des exceptions à la conception territoriale de la juridiction 347

1) Les droits souverains de l'Etat côtier 348
2) La compétence exclusive de l'État du pavillon 350

Paragraphe 2 : La juridiction sous l'angle du contrôle 353

A. L'exercice d'une autorité et d'un contrôle sur les individus 353

1) Une interprétation plus large du critère de contrôle 353
2) L'autorité et le contrôle en contexte maritime 356

B. Le contrôle dans l'exécution d'un mandat du Conseil de sécurité 361

1) Un contrôle imputable au Conseil de sécurité 361
2) Une jurisprudence assouplie 365

Section 2 – La protection des droits fondamentaux au cours des opérations menées en mer 367

Paragraphe 1 : L'intervention en mer à l'aune des droits fondamentaux 367

A. L'encadrement du recours à la force 368

1) Des conditions de recours à la force 368
2) Des obligations positives à la charge des États 371

B. La légalité de la privation de liberté 374

1) Les fondements de la détention 374
2) L'exigence d'un cadre de privation de liberté précis 379

Paragraphe 2 : Le traitement des personnes interpellées 381

A. La présentation à une autorité judiciaire 381

1) L'acheminement de la mer vers la terre 381
2) Des exigences procédurales renforcées une fois à terre 384

B. La protection contre l'exposition à de mauvais traitements 386

1) Les mauvais traitements en contexte maritime 386
2) Une adaptabilité opérationnelle indispensable 390

CONCLUSION 399

BIBLIOGRAPHIE 403

INDEX THEMATIQUE 494

INDEX DE JURISPRUDENCE 499

TABLE DES MATIERES 506

UNIVERSITE BRETAGNE DROIT ET LOIRE SCIENCE POLITIQUE

UNIVERSITÉ DE NANTES

La lutte contre les activités illicites en mer

Mots clés : Sûreté maritime - Droit maritime – Droit de la mer

Résumé : La mer est le théâtre d'un grand nombre d'activités illicites. Qu'il s'agisse des actes de violence (piraterie, terrorisme), des trafics illicites (stupéfiants, migrants, armes de destruction massive), ou encore des atteintes à l'environnement marin (pollutions intentionnelles, pêche illicite), cet espace se présente comme des plus vulnérables face aux activités criminelles et délictueuses qui prospèrent en son sein. Si ce constat n'est pas entièrement nouveau, la figure séculaire du pirate sans foi ni loi qui sillonne les mers pour piller les navires marchands en attestant, la période contemporaine semble néanmoins marquée par une insécurité maritime croissante. La CNUDM n'apporte qu'une réponse partielle à ces menaces. Ce texte fondateur organise l'exercice des compétences étatiques sur l'espace maritime. Il consacre un principe général de liberté des mers, lequel se décline en différents droits d'utilisation de l'espace qui bénéficient à l'ensemble des États, tout en reconnaissant à ces derniers une capacité à s'interposer contre les navires interlopes étrangers. Cette Convention souffre toutefois de certains manques, notamment en raison du fait qu'elle ne s'inscrit pas pleinement dans une dimension répressive affirmée. Ce socle central se voit renforcer par différentes conventions de coopération pénale qui viennent consolider le dispositif international de lutte contre les activités illicites en mer. Ces conventions constituent un complément majeur en ce qu'elles organisent la prévention et la répression de ces actes illicites à l'échelle internationale. Il reste que face à des actes criminels et délictueux extrêmement versatiles et diversement répartis sur la surface du globe, ce dispositif international ne peut en lui-même suffire. C'est pourquoi différentes voies ont été explorées, tant par les États que par certaines organisations internationales, dans le but d'œuvrer plus efficacement contre ces activités illicites. Dans le même temps, les juridictions internationales sont progressivement venues consacrer un ensemble de garanties susceptibles de bénéficier aux individus appréhendés en mer, que les États intervenants sont tenus de respecter. En définitive, il apparaît que pour lutter contre les activités illicites en mer, les États souffrent moins d'un manque de normes que d'un défaut de coopération effective. De nombreux efforts doivent encore être réalisés dans ce domaine.

The fight against illegal activities at sea

Keywords : Maritime security – Maritime Law – Law of sea

Abstract : Maritime security threats have always been a critical concern for States. The age-old figure of the pirate sailing the Seven Seas to plunder merchant ships is a striking illustration of this. Nowadays, this matter still attracts the attention of the international community. Contemporary maritime security threats now includes a wide range of illegal acts, such as piracy in the high seas, armed robbery in territorial waters, maritime terrorism, illicit traffic of narcotic drugs and psychotropic substances, smuggling and trafficking of persons, illegal fishing and intentional and unlawful damage to the marine environment. UNCLOS reaches a compromise between national interests of States in one hand, and the interest of the international community in the other. This Convention establishes a legal framework in which it upholds the principle of freedom of navigation in various articles, and also provides States' law enforcement powers against criminals operating on vessels flying foreign flags. However, UNCLOS is not, per se, a crime control treaty. For that reason, several multilateral treaties called "suppression convention" have been concluded, with the purpose of suppressing transnational crime. These treaties include the obligation to criminalize several activities that could be committed at sea, and serve to complement the international framework for fight illegal activities at sea.States and international organizations strengthen and enforce these international rules. They develop new instruments and procedures to tackle maritime security threats. International courts also play an important role, for instance in terms of obliging States to take due account of the fundamental rights of persons arrested for being involved in illicit maritime activities. All these developments demonstrate that States have enough legal tools to fight illegal activities at sea, although there is a lack of effective cooperation.