



UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

ÉCOLE DOCTORALE _101

CEIE

THÈSE présentée par :

Abla Mathilde ABALO

soutenue le : 20 mai 2025

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : Droit international (droit de la mer)

Les compétences juridiques des États face à la criminalité en mer

THÈSE dirigée par :

M. KARAGIANNIS Syméon

Professeur, Université de Strasbourg

RAPPORTEURS :

M. BEURIER Jean-Pierre

Professeur émérite, Université de Nantes

M. VINCENT Philippe

Professeur, Université de Liège

EXAMINATEUR :

Mme HAMANN Andrea

Professeur, Université de Strasbourg

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

Prenez du soleil
Dans le creux des mains,
Un peu de soleil,
Et partez au loin.

Partez dans le vent,
Suivez votre rêve ;
Partez à l'instant,
La jeunesse est brève !

Il est des chemins
Inconnus des hommes.
Il est des chemins
Si aériens !

Ne regrettez pas
Ce que vous quittez.
Regardez, là-bas,
L'horizon briller.

Loin, toujours plus loin,
Partez en chantant.
Le monde appartient
À ceux qui n'ont rien.

Maurice Carême, « Liberté », *La lanterne magique*, 1947.

Remerciements

Je voudrais adresser ma profonde gratitude au Professeur Syméon KARAGIANNIS qui a cru en moi dès le début et qui a accepté de diriger mes travaux de recherche. Grâce à ses conseils bienveillants et à la liberté qu'il m'a laissée, j'ai pu mûrir ma réflexion et défendre ma thèse. Par ailleurs, à chaque fois que j'ai voulu saisir une opportunité, il a toujours été là, présent et prêt. Il m'a constamment épaulée, et je ne pourrai jamais assez le remercier pour son soutien inestimable. Je souhaite également remercier les membres du jury, qui ont aimablement accepté de consacrer leur temps à l'évaluation de ce travail. Je mesure pleinement l'honneur qu'ils me font en portant leur regard éclairé sur ces recherches.

Je remercie infiniment la Fondation de la Mer, dont la bourse doctorale a été une aide précieuse dans la finalisation de ma thèse. Merci également à la Law Faculty of Cambridge University, qui m'a ouvert ses portes avec tant de générosité et a mis gracieusement à ma disposition les ressources nécessaires à la rédaction de ce manuscrit. Chaleureuses pensées au Secrétariat général de la mer pour l'entretien qui m'a été accordé et à l'Académie de la Mer de Monaco, qui m'a associée à l'organisation de la session d'été 2024, ainsi qu'à l'encadrement de la Promotion Prince Rainier III.

Il n'est pas de chemin trop ardu lorsqu'on peut compter sur le soutien inconditionnel des siens. À ma famille, je veux dire combien leur présence, même à distance, et leurs prières, ont été une source inestimable de réconfort. Qu'il me soit permis, par cette thèse, d'honorer la bravoure de ma mère, commerçante, et le dur labeur de mon père, ouvrier dans les mines, qui me permettent aujourd'hui de mener une vie pleine d'opportunités. Et sans doute ne trouverai-je pas les mots justes pour dire à mon conjoint l'émotion que m'inspirent sa patience et son dévouement. Qu'il trouve dans ces quelques lignes l'expression de ma profonde reconnaissance pour avoir porté et vécu cette thèse avec moi. Qu'il sache également que je n'oublierai jamais ses sacrifices et la manière dont il m'a indéfiniment soutenue durant mes études.

Je tiens aussi à saluer chaleureusement mes amis pour leurs encouragements durant toutes ces années et pour leur affection en dépit de mes nombreuses absences. Enfin, merci à tous mes collègues doctorants et ATER de l'Université Paris-Saclay, qui ont rendu cet exercice de longue haleine plus supportable et l'expérience moins solitaire à tout point de vue.

À chacun de vous, du fond du cœur, je dis merci d'avoir donné vie à cette thèse.

Serment doctoral : En présence de mes pairs, parvenue à l'issue de mon doctorat en sciences juridiques et ayant ainsi pratiqué, dans ma quête du savoir, l'exercice d'une recherche scientifique exigeante, en cultivant la rigueur intellectuelle, la réflexivité éthique et dans le respect des principes de l'intégrité scientifique, je m'engage, pour ce qui dépendra de moi, dans la suite de ma carrière professionnelle quel qu'en soit le secteur ou le domaine d'activité, à maintenir une conduite intègre dans mon rapport au savoir, mes méthodes et mes résultats.

TABLE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

AEM : Action de l'État en mer

AESM : Agence européenne pour la sécurité maritime

AFDI : Annuaire français de droit international

AFRIPOL : African Union Mechanism for Police Cooperation

AGNU : Assemblée générale des Nations Unies

AJIL : American Journal of International Law

AsianJIL : Asian Journal of International Law

BBNJ : Biodiversity Beyond National Jurisdiction

CDI : Commission du droit international

CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

CEDH : Cour européenne des droits de l'homme

CEE : Communauté économique européenne

CEEAC : Communauté économique des États de l'Afrique centrale

CGG : Commission du Golfe de Guinée

CIC : Centre interrégional de coordination

CIJ : Cour internationale de justice

CIMer : Comité interministériel de la mer

CLC : Convention on Civil Liability

CMAF : Cluster Maritime d'Afrique Francophone

CNM : Conseil national de la mer

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

COLERG : Convention on the international Regulations for Preventing Collisions at Sea

COSIS : Commission of Small Island States on Climate Change and International Law

CPA : Cour permanente d'arbitrage

CRESMAC : Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale

CRESMAO : Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest

CSNU : Conseil de sécurité des Nations Unies

CSRP : Commission sous-régionale des pêches

FAO : Food and Agriculture Organization of the United Nations

FIPOL : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

GES : Gaz à effet de serre

GIEC : Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat

GISIS : Global Integrated Shipping Information System

IJMCL : International Journal of Marine and Coastal Law

INTERPOL : International Criminal Police Organization

ISPA : Initiative pour la paix et la sécurité en Afrique

ISPS : International Ship and Port Facility Security Code

JMLC : Journal of Maritime Law and Commerce

JUNALCO : Juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée

LGDJ : Librairie générale de droit et de jurisprudence

MARPOL : Marine Pollution

MEPC : Marine Environment Protection Committee

MJIL : Michigan Journal of International Law

MLR : Malaya Law Review

MRLP : Mesures restrictives et privatives de liberté

MOU : Memorandum of Understanding

MSC : Maritime Safety Committee

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

OI : Organisation internationale

OMCI : Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

OMI : Organisation maritime internationale

ONAEM : Organisme national chargé de l'Action de l'État en mer

ONU : Organisation des Nations Unies

ONUDC : Office des Nations Unies contre la drogue et le crime

OR : Organisation régionale

ORGP : Organisation régionale de gestion des pêches

OUA : Organisation de l'unité africaine

PAI-INDNR : Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

PAI-REQUINS : Plan d'action international pour la conservation et la gestion des requins

PILR : Pace International Law Review

PMI : Politique maritime intégrée

PNUCID : Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues

RBDI : Revue belge de droit international

RDILC : Revue de droit international et de législation comparée

RDN : Revue Défense Nationale

REDE : Revue européenne de droit de l'environnement

VertigO : Revue électronique en sciences de l'environnement

RGA : Revue générale de l'air

RGD : Revue générale de droit

RGDIP : Revue générale de droit international public

RJE : Revue juridique de l'environnement

RQDI : Revue québécoise de droit international

SAR : Search and Rescue

SFDI : Société française pour le droit international

SGMer : Secrétariat général de la Mer

SHERLOC : Sharing Electronic Resources and Laws on Crime

SMIG : Stratégie maritime intégrée

SNPML : Stratégie nationale pour la mer et le littoral

SOLAS : Safety of the Life at Sea

SSMUE : Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne

SUA : Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

TIDM : Tribunal international du droit de la mer

UA : Union africaine

UE : Union européenne

ULR : Uniform Law Review

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

USA : United States of America

ZEE : Zone économique exclusive

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE DE LA THÈSE	17
PARTIE I : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER ENCADRÉES PAR LE DROIT INTERNATIONAL.....	36
TITRE I : LE ZONAGE DES ESPACES MARITIMES, FONDEMENT DES COMPÉTENCES DES ÉTATS DANS LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER	38
<i>Chapitre I : Les compétences de l'État côtier face à la criminalité en mer</i>	<i>39</i>
<i>Chapitre II : Les compétences de l'État du pavillon face à la criminalité en haute mer</i>	<i>76</i>
TITRE II : L'INADAPTATION DU CADRE JURIDIQUE EXISTANT À LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE L'ÉTAT EN MER À L'ÉCHELON NATIONAL EN VUE DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ	105
<i>Chapitre I : Un cadre juridique international fondé sur une approche faiblement répressive</i>	<i>107</i>
<i>Chapitre II : Les enjeux liés à la mise en œuvre de l'action des États en mer à l'échelon national vue de la lutte contre la criminalité.....</i>	<i>138</i>
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA THÈSE.....	173
PARTIE II : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER CONSOLIDÉES PAR L'ÉMERGENCE D'UNE ACTION GLOBALE	176
TITRE I : LA « GLOBALISATION » DE L'ACTION CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER.....	179
<i>Chapitre I : L'approche globale comme une stratégie de lutte contre la criminalité en mer</i>	<i>180</i>
<i>Chapitre II : La régionalisation de la lutte contre la criminalité en mer.....</i>	<i>229</i>
TITRE II : LA « JURIDICTIONNALISATION » DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER	271
<i>Chapitre I : L'exploitation des compétences juridictionnelles du TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....</i>	<i>272</i>
<i>Chapitre II : L'exploitation du potentiel de la Convention par le juge dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....</i>	<i>315</i>
CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE DE LA THÈSE	355
CONCLUSION GÉNÉRALE DE LA THÈSE	357
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE.....	362
INDEX THÉMATIQUE	404
ANNEXES	418
TABLE DES MATIÈRES.....	432

INTRODUCTION GÉNÉRALE DE LA THÈSE

La pensée n'est pas immédiatement communicable. Elle ne peut passer sans intermédiaire de celui qui la conçoit à celui qui la reçoit. Elle doit, pour se répandre, s'exprimer par divers canaux, dont le plus habituel est le Mot¹.

Le mot face aux maux. D'aucuns diront qu'il est illusoire d'appréhender de grands maux par de simples mots. Mais les juristes ne peuvent souvent compter que sur des mots, dont la plus noble et haute traduction est la règle de droit. La thèse, quant à elle, est un enchevêtrement d'idées, offrant un canal privilégié pour l'expression de la pensée, parfois plus ou moins nébuleuse, de celui qui la communique. Sans doute espère-t-il, avec un optimisme audacieux, que cette entreprise complexe et périlleuse de l'esprit ouvrira un chemin vers celui qui la reçoit, afin de lui faire part de sa position et de ses convictions.

Mer, reflets et symboles. Le *vulgum pecus* perçoit la mer à travers ses caractéristiques physiques, ou du moins à travers l'image habituelle qu'elle renvoie : celle d'une « vaste étendue d'eau salée qui baigne toutes les parties de la terre »². Une vision plus profonde est celle de la mer providentielle, nourricière, pourvoyeuse de vie et de ressources, qui reste encore pertinente aujourd'hui, même si les horizons de son exploitation et de son utilisation se sont élargis. La perception la plus répandue est celle d'un espace de liberté, dont l'immensité demeure également un vecteur de puissance³.

Dans les récits maritimes, les divinités sont omniprésentes. Dans la mythologie grecque, la mer est personnifiée par les humeurs changeantes de Poséidon et de la reine mère Amphitrite, qui règnent sur les vagues, contrôlent les tempêtes dévastatrices, et entraînent les marins imprudents vers leur perte. L'ambivalence entre l'évasion inspirée par la mer et son imprévisible potentiel destructeur reflète le contraste saisissant qu'elle incarne. Par ailleurs, dans la littérature, elle est une source inépuisable d'inspiration pour les écrivains depuis des

¹ B. ROUYER-HAMERAY, *Les compétences implicites des organisations internationales*, Paris, LGDJ, 1962, p.41.

² <https://www.littre.org/definition/mer>

³ Sur le *Sea Power* dans l'histoire, voir A. T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History : 1660-1783*, London, Methuen, 1965, 557 p. ; voir eg. S. J. TANGREDI, « Globalization and Sea Power: Overview and Context », in S. J. TANGREDI (ed), *Globalization and Maritime Power*, Washington D.C., National Defense University Press, 2002, p.3.

siècles et une figure incontournable de la poésie aux multiples visages, qui fascine autant qu'elle intrigue⁴.

De la piraterie à la pollution marine. La mondialisation des échanges et l'intensification des trafics maritimes ont favorisé la recrudescence des activités criminelles à bord des navires. Les espaces maritimes se révèlent de plus en plus comme une route de danger, un milieu menacé et surexploité, ainsi qu'un abîme pour l'homme. Pour autant, la criminalité en mer n'est pas un sujet nouveau. La piraterie en constitue l'exemple le plus connu et, indubitablement, la plus vieille des formes du fléau. La figure du pirate a longtemps fasciné l'imaginaire collectif et a inspiré de nombreuses représentations littéraires, mythologiques et cinématographiques. Le pirate est souvent considéré comme un *hostis humani generis*, un ennemi des mers qui détourne et pille les navires. Non seulement les actes de piraterie demeurent d'actualité⁵, mais les activités criminelles en mer se sont également diversifiées, impliquant à la fois des individus isolés, des groupes criminels et des acteurs transnationaux organisés⁶.

Dans le paquet d'information du programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, l'Organisation des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) évoque des « crimes qui touchent l'environnement » et des « crimes dans le secteur de la pêche ». En outre, lors du colloque international de La Rochelle Université qui s'est tenu du 27 au 29 avril 2023, il a été souligné que la mer est la plus grande scène de crime au monde et que « la criminalité environnementale transnationale en mer n'est pas différente du crime organisé traditionnel »⁷. Ces exemples choisis permettent de soutenir que des activités illicites, telles que la pollution marine et la pêche INN, peuvent être considérées comme présentant une gravité équivalente à celle de la piraterie, du terrorisme maritime ou encore du trafic illicite de stupéfiants ou de psychotropes.

⁴ Charles BAUDELAIRE décrit la mer à la fois comme un lieu de liberté pour l'homme et comme un gouffre sans fin, tandis qu'Arthur RIMBAUD, subjugué par son immensité et ses mystères, raconte l'errance du bateau ivre qui se perd dans ses flots. John MASEFIELD, emporté par la *Sea-Fever*, exprime son obsession pour la mer. Il lui tarde de reprendre la mer, car, dit-il, the « *call of the running tide is a wild call and a clear call that may not be denied* ».

⁵ E. DELBECQUE, « Préface », in P. CHAPLEAU, J-P. PANCRACTIO, *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, Paris, Magnard-Vuibert, 2014, p.7 : « Pour autant, "le chien de mer" à l'ancienne n'a pas disparu : les océans demeurent un théâtre d'opérations privilégié pour une certaine catégorie d'acteurs criminels. Arraisonnements, prises d'otages et demandent de rançons mobilisent de nouveau les médias depuis quelques années » ; voir eg. P. CHAPLEAU, J-P. PANCRACTIO, in P. CHAPLEAU, J-P. PANCRACTIO, *La piraterie maritime, droit pratiques et enjeux*, op. cit., p. 14.

⁶ Voir à ce propos, K. L. THACHUK, S. J. TRANGREDI, « Transnational Threats and Maritime Responses », in S. J. TRANGREDI (ed), *Globalization and Maritime Power*, op. cit., p. 59.

⁷ <https://www.univ-larochelle.fr/actualites/colloque-la-mer-la-plus-grande-scene-de-crimes-au-monde-le-cas-de-la-criminalite-environnementale/>

Cependant, s'il est relativement plus facile de considérer la pêche INN comme une forme de criminalité en mer, il est plus délicat de classer la pollution marine dans la même catégorie. Ce constat est d'autant plus pertinent si l'on prend en compte que la pêche INN constitue une activité organisée, ciblée et délibérée, entraînant directement l'épuisement des ressources halieutiques et biologiques marines. La pollution marine résulte souvent d'activités humaines ou industrielles, qui, bien que pouvant également nuire à l'environnement marin, ne sont pas nécessairement entreprises avec l'intention de polluer, à l'exception des rejets polluants délibérés par les navires, qui manifestent une volonté consciente de commettre une infraction. Aussi, alors que la pêche INN produit des effets immédiats, la pollution marine peut ne pas induire des répercussions instantanées, puis entraîner des conséquences dévastatrices à long terme, parfois irréversibles. Par conséquent, il est plus difficile d'encadrer la pollution marine avec la même rigueur que la pêche INN et de déterminer un seuil de gravité à partir duquel des sanctions lourdes doivent être appliquées.

Anatomie de la criminalité. Le mot « criminalité » est introuvable dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay ou la Convention)⁸ ainsi que dans les conventions internationales dédiées à la mer. Il n'en demeure pas moins qu'elle évoque certaines formes de criminalité⁹. Le Littré le définit comme la « qualité de ce qui est criminel »¹⁰, une approche extrêmement générale. Le Centre national de ressources textuelles et lexicales adopte une perspective plus élaborée, mais reste tout aussi vague : la criminalité couvre l'« ensemble des actes délictueux commis durant un laps de temps dans une société ou un groupe social »¹¹. Le Robert propose une définition plus intéressante qui met l'accent sur des actes criminels commis dans un « milieu donné »¹². Ces définitions littérales, bien que variées, demeurent floues, reflétant ainsi la difficulté d'appréhender la criminalité et la complexité du phénomène criminel.

Le dictionnaire juridique conçoit la criminalité comme l'« ensemble des agissements criminels et délictueux se déroulant en un temps et un lieu donnés »¹³. Cette définition présente l'avantage

⁸ Elle fut adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Voir à ce propos, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, in Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, 1998. Désormais, la Convention de Montego Bay ou la Convention.

⁹ On pense notamment à la piraterie (11 fois dans la Convention), à la pollution marine (111 fois), ainsi qu'au trafic illicite de stupéfiants ou de psychotropes (4 fois). D'autres formes de criminalité sont absentes du texte de la Convention : le terrorisme en mer, le transport d'armes de destruction massive, ou encore le trafic des migrants par mer.

¹⁰ <https://www.littre.org/definition/criminalit%C3%A9>

¹¹ <https://www.cnrtl.fr/definition/criminalit%C3%A9>

¹² <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/criminalite>

¹³ C. PUIGELIER, *Dictionnaire juridique*, 4e éd., Bruxelles, Bruylant, 2023, p.317.

de distinguer deux types de comportements et de souligner un élément temporel. De son côté, le lexique des termes juridiques considère que la criminalité est l'« ensemble des infractions à la loi pénale commises pendant une période de référence (en général l'année) dans un pays déterminé »¹⁴. L'élément temporel est alors explicitement mis en évidence, ce qui pourrait permettre de mesurer, par exemple, le taux de criminalité sur une période donnée, ici annuelle, afin d'établir des statistiques ou d'évaluer des tendances criminelles. Toutefois, cette perspective limite géographiquement la définition de la criminalité à un contexte national et fait obstacle à des analyses du phénomène criminel sous un prisme global ou international.

En ce qui concerne le crime, qui renvoie à la criminalité, selon le dictionnaire juridique, il désigne une « infraction légalement sanctionnée par une peine afflictive ou infamante »¹⁵. Cette définition est plus approfondie et plus aboutie. D'une part, elle établit une corrélation directe entre l'infraction et la sanction que constitue la peine. D'autre part, elle fait référence à l'existence d'une base légale précise, ce qui implique que le comportement a été incriminé par le législateur et représente une violation de la loi pénale. En outre, elle fait ressortir également la gravité de cette catégorie d'infractions, qui nécessite et justifie une réponse sévère et lourde. En effet, cette dernière doit être susceptible d'infliger une souffrance particulièrement significative au criminel, voire affecter son honneur ou sa réputation. Ce dernier aspect de la définition du crime est d'une importance capitale, car il distingue nettement les crimes des actes délictueux dont le châtiment est moins sévère. En définitive, on comprend que le crime est une infraction grave.

La criminalité : une infraction grave et une violation majeure du droit pénal. Les actes criminels sont alors à la fois des infractions particulièrement graves et une violation majeure du droit pénal. Cela justifie le principe de distinction et de classification tripartite des infractions en fonction de leur gravité, comme le prévoit l'article 111-1 du Code pénal français. Cette classification communément désignée sous le terme de *summa divisio* du Code pénal a été parfois critiquée pour sa superficialité. Il reste qu'elle est digne d'intérêt. De même, comme l'induisent la définition du crime proposée par le dictionnaire juridique et l'adage « *nullum crimen, nulla poena sine lege* », le principe de légalité criminelle est fondamental. Défendu par Cesare BECCARIA et inscrit dans le droit pénal moderne, il souligne qu'aucune peine ne peut être infligée sans que le législateur l'ait prévue. Bien que largement accepté, ce principe demeure critiquable, notamment en ce qu'il implique que les comportements non incriminés

¹⁴ S. GUINCHARD, T. DEBARD (dir), *Lexique des termes juridiques*, 3^e éd., Paris, Dalloz, 2023, p. 325.

¹⁵ *Ibidem*, p. 315.

échappent à la répression pénale, alors même qu'ils peuvent constituer des infractions potentielles.

En tout état de cause, ce principe demeure pertinent et continue de résonner aujourd'hui. L'article 111-3 du Code pénal français le souligne fermement : « Nul ne peut être puni pour un crime ou pour un délit dont les éléments ne sont pas définis par la loi, ou pour une contravention dont les éléments ne sont pas définis par le règlement ». La commission du crime donne alors lieu à une réponse pénale, notamment à une sanction : la peine¹⁶. Le châtement revêt alors une dimension rétributive : il cherche à réparer le préjudice causé à la communauté et à préserver les valeurs sociales.

La criminalité internationale : un phénomène transnational. En droit international, la criminalité en mer est perçue comme un phénomène comportant des éléments d'extranéité. Sa particularité réside dans le fait qu'elle n'implique pas directement les États, mais concerne des personnes privées et dépasse les frontières nationales. Il n'est donc pas aisé d'examiner la criminalité internationale en mer, ni simplement à travers le prisme du droit interne, ni exclusivement par celui d'un droit, par nature interétatique, tel que le droit de la mer. Il est encore plus difficile de mettre en place des mesures adéquates pour faire face au phénomène criminel dans un milieu maritime, à la fois vaste et mouvant, où certaines zones échappent complètement à tout contrôle. Le mot « transnational » suggéré par Philip JESSUP est alors plus que jamais d'actualité dans le contexte de la criminalité, comme l'a si bien expliqué Fulvia STAIANO¹⁷.

Le dictionnaire de droit international public distingue deux catégories de crimes. La première est le « crime de droit international » qui couvre « tout fait individuel qualifié d'infraction internationale pénale par le droit international coutumier ou conventionnel, par exemple, la piraterie, l'esclavage, le crime de guerre, le crime contre l'humanité, le trafic de stupéfiants, la capture illicite d'aéronefs »¹⁸. La seconde est le « crime international » qui se réfère à une

¹⁶ G. ROUJOU DE ROUBÉE, « La sanction du crime », in R. MERLE, *Les mondes du crime : introduction à la connaissance du fait criminel*, Toulouse, Privat, 1968, p. 163 : « La sanction du crime, c'est la peine. L'auteur du crime doit payer à la Société le prix de son geste. Tout le procès pénal vise précisément à fixer ce prix dans chaque cas, c'est-à-dire à déterminer dans sa nature et dans son intensité le châtement du coupable. L'exécution de ce châtement, sinon du coupable lui-même, permettra de dire que justice est faite ».

¹⁷ F. STAIANO, *Transnational organized crime : Challenging International Law Principles on State Jurisdiction*, Cheltenham /Northampton, Edward Elgar Publishing, 2022, p.1 : « The phenomenon of transnational organized crime is one of the many factors adding complexity to the reality that international law has to confront. Many of the issues observed by Jessup in 1956 are raised once again by this matter. Transnational organized crime offers a timely illustration of internationally relevant conducts carried out not by States (or State organs) but rather by individuals or groups ».

¹⁸ J. SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p. 287.

« catégorie de violation du droit international accomplie par un sujet de droit international qui se caractérise à la fois par l'importance de l'obligation violée et par la gravité de sa violation »¹⁹. Cela dit, l'étude ne portera pas sur les crimes relevant du statut de Rome. Les crimes contre l'humanité, les crimes de génocide, les crimes de guerre et les crimes d'agression seront exclus de la réflexion.

La criminalité au-delà du droit : un objet sociocriminologique et un concept macrocriminologique. Au-delà des perspectives juridiques, il est pertinent de définir la criminalité sous un angle social et sociologique. En ce sens, elle constitue un objet d'étude sociocriminologique, et ne se limite pas à des actes isolés ou à un ensemble de comportements individuels. La criminalité se présente alors comme un concept macrocriminologique qui, comme l'explique Stéphane LEMAN-LANGLOIS, « se rapporte à des phénomènes de masse, à des mouvements sociaux, à des sommes et agrégats de conduites individuelles »²⁰. Elle s'inscrit dans des dynamiques globales, car les facteurs sociaux et collectifs influencent directement les comportements criminels. Cette approche permet de mieux comprendre ce phénomène complexe et d'envisager des réponses adaptées.

Les réponses juridiques à la criminalité, essentiellement centrées sur la responsabilité individuelle et sur la sanction du délinquant, se voient enrichies par l'analyse sociocriminologique et macrocriminologique, qui intègre la dimension collective de la criminalité. Elle est dès lors un véritable problème social. Philippe ROBERT soulignait d'ailleurs dans cette optique que « le crime est un merveilleux révélateur des inadaptations sociales »²¹. Les actes criminels témoignent ainsi des dysfonctionnements sociaux, tels que les inégalités, les injustices, les exclusions et la pauvreté. Cet angle d'analyse ouvre la voie à des réponses holistiques à grande échelle et à une meilleure prévention des phénomènes criminels.

La criminalité en mer : un mal enraciné sur terre. La criminalité en mer découle généralement des insuffisances et des tensions qui existent à terre. À l'exception du terrorisme dont les motivations sont politiques et religieuses, les criminels sont guidés la plupart du temps par des intérêts financiers. Dans les régions côtières où la population est confrontée à la pauvreté, les perspectives professionnelles sont restreintes, ce qui accentue la vulnérabilité socio-économique. Cette situation rend les activités illicites plus attractives. Elles deviennent

¹⁹ *Ibidem*, p. 288.

²⁰ S. LEMAN-LANGLOIS, *La sociocriminologie*, 2e éd. augmentée et mise à jour, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2022, p.19.

²¹ P. ROBERT, « La sociologie du crime », in R. MERLE, *Les mondes du crime : introduction à la connaissance du fait criminel op. cit.*, p.48.

alors une voie lucrative et rapide vers une meilleure condition de vie. Par ailleurs, les groupes criminels tirent parti de l'instabilité politique et de l'incapacité des États à surveiller efficacement leurs espaces maritimes ainsi que des avancées technologiques pour mener à bien leurs entreprises illégales. L'actualité nous montre, par ailleurs, qu'un contexte de guerre peut également exacerber les activités criminelles en mer. L'attaque du navire *Galaxy Leader* dans le détroit de Bab Al-Mandab par les houthistes le 19 novembre 2023 l'illustre parfaitement²². Dans sa résolution 2722 (2024), le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (CSNU) « condamne avec la plus grande fermeté la vingtaine d'attaques au moins perpétrées par les houthistes contre des navires marchands et des navires de commerce »²³.

L'ampleur du phénomène criminel en mer. Les zones les plus touchées par la criminalité en mer dans le monde sont essentiellement le golfe de Guinée, le golfe d'Aden, l'océan Indien, la mer de Chine méridionale, les Caraïbes et l'Amérique centrale, la mer Rouge et la Méditerranée centrale. Chaque région condense un taux élevé d'une forme de criminalité donnée. Selon le rapport du *Maritime Information Cooperation and Awareness Center* (MICA) 2023²⁴, dans la mer des Caraïbes, on note toujours une hausse du trafic des stupéfiants et d'armes en provenance de la Bolivie, du Pérou et de la Colombie qui sont transités vers l'Europe. En Asie du Sud-Est et du Pacifique notamment dans le détroit de Singapour et de Malacca, les actes de violence en mer tels que la piraterie et le brigandage se multiplient. Aussi, il a été relevé une augmentation significative des incidents dans ces régions par rapport à ceux qui ont été remontés en 2022.

En effet, en Amérique et dans les Caraïbes, 107 incidents dont 105 cas de brigandage et 2 cas de piraterie ont été reportés ; dans le golfe de Guinée, on compte 31 incidents dont 26 cas de brigandage et 5 cas de piraterie ; dans l'océan Indien, on répertorie 51 incidents dont 33 cas de brigandage et 18 cas de piraterie et en Asie du Sud-Est & Pacifique, on relève 104 incidents dont 103 cas de brigandage et 1 cas de piraterie. Par ailleurs, le trafic de migrants vers Mayotte ainsi que le trafic de stupéfiants dans l'océan Indien représentent de nouveaux enjeux majeurs pour cette région. On observe également un développement croissant de l'immigration clandestine entre l'Afrique de l'Est et les Comores. Le détroit d'Ormuz constitue aussi un épïcêtre de la criminalité dans toutes ses manifestations en raison de sa position stratégique entre le golfe Persique et le golfe d'Oman et du pétrole qui transite dans la zone. Enfin, il est

²² https://www.lemonde.fr/international/video/2023/11/21/les-rebelles-houthistes-du-yemen-se-sont-empares-d-un-navire-en-mer-rouge_6201503_3210.html

²³ CSNU, Résolution S/RES/2722 (2024), p. 1.

²⁴ MICA, *Sûreté des espaces maritimes : bilan annuel*, 2023, pp.20-21.

bien connu que la mer Méditerranée est le théâtre d'un flux croissant de migrants depuis 2015. L'approche adoptée dans cette étude englobe toutes les manifestations de la criminalité en mer, qu'elle soit organisée ou non organisée.

La criminalité en mer : enjeux et impacts. La criminalité en mer compromet la liberté de navigation, le commerce et les échanges internationaux. L'insécurité maritime résultant de ce fléau constitue une menace pour les États et met en péril la sûreté des personnes, ainsi que celle des entreprises. Les enjeux sont donc sécuritaires, sociaux, économiques et parfois politiques, notamment lorsque certaines organisations criminelles utilisent la violence pour contraindre les États à satisfaire leurs demandes. L'attaque de *Galax Leader* est la preuve, par ailleurs, que les motivations des groupes criminels peuvent également inclure une dimension religieuse. La recrudescence de la criminalité en mer est plus que jamais une préoccupation à l'échelle nationale, régionale et internationale.

La compétence : une notion transversale et complexe. La théorie des compétences est un sujet dont l'intérêt est inépuisable. Comme l'ont relevé Jean-Pierre COT et Alain PELLET dans leur avant-propos, son étude est intemporelle²⁵. Aussi familière que soit cette notion aux juristes, elle n'est pas propre au droit, puisqu'on la retrouve dans d'autres champs d'études et dans d'autres disciplines. Une analyse sociologique de la compétence met en lumière par exemple la conception traditionnelle limitée que le droit en propose :

International law has often treated questions of jurisdiction as primarily exercises in line drawing and the division of power among nation states. For example, states are classically conceptualized as having total jurisdictional authority within their fixed and assigned territorial borders but no power beyond them. In reality, this formalist conception of jurisdiction has never been accurate. In short, rather than being merely a fixed set of territorially based legal rules, jurisdiction has always been a terrain of engagement among multiple overlapping communities and an ongoing site for contestation and legal pluralism²⁶.

La perspective sociologique montre que la compétence est en réalité plurielle, transversale et plus complexe qu'une simple répartition de pouvoirs entre États. Il convient de noter toutefois que la question de savoir si les termes « compétences » et « pouvoirs » sont interchangeables

²⁵ A. PELLET., J-P COT, « Avant-propos », in A. PELLET, J-P COT (dir.), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, pp. VIV-XVI.

²⁶ P. SCHIFF BERMAN, « Jurisdictional pluralism », in S. ALLEN, D. COSTELLOE, M. FITZMAURICE, P. GRAGL, E. GUNTRIP (eds), *The Oxford Handbook of Jurisdiction in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2019, p.122.

fait l'objet de discussions²⁷ qu'on ne retiendra pas dans le cadre de notre analyse. On gardera uniquement à l'esprit que la compétence est une notion polysémique et protéiforme.

La compétence en droit international. Le principe de territorialité est la base de compétence la plus largement acceptée, découlant de l'évidence selon laquelle un État jouit de la totalité des pouvoirs sur son territoire. Ainsi, il est clair que la souveraineté territoriale implique la plénitude de la compétence nationale et l'exclusivité dans l'exercice des compétences étatiques²⁸. Le territoire constitue alors non seulement la base de la conceptualisation de la compétence, mais également le cadre de son expression et la limite même de cette compétence. Cela induit à l'inverse une conséquence simple : l'État n'est pas compétent ou n'a pas compétence *a priori* en dehors de son territoire, car « la limitation primordiale qu'impose le droit international à l'État est celle d'exclure - sauf l'existence d'une règle permissive contraire - tout exercice de sa puissance sur le territoire d'un autre État »²⁹.

Inévitablement, la compétence est également liée à la souveraineté³⁰, qui est elle-même consubstantielle à l'État. Maria GAVOUNELI l'exprime parfaitement lorsqu'elle affirme que *the legal basis of all aspects of jurisdiction remains the same, namely State sovereignty - and*

²⁷ Sur les nuances entre compétences et pouvoirs ; entre compétences et capacités ; entre compétence et responsabilité ; entre compétence et obligations ; entre compétences et défaillances voir SFDI, *Les compétences de l'État en droit international*, Colloque de Rennes du 2 au 4 juin 2005, Paris, Pedone, 2006, 320 p.

²⁸ CPA, *Affaire de l'Île de Palmas (ou Miangas)*, Sentence arbitrale rendue le 4 avril 1928 par M. Max Huber (arbitre unique), dans le litige relatif à la souveraineté sur l'île de Palmas (États-Unis c. Pays-Bas), p.9.

²⁹ CPJI, *Affaire du « Lotus »*, (France c. Turquie), 7 septembre 1927, série A, n°10, pp.18-19.

³⁰ Sur le concept de souveraineté, voir O. BEAUD, *La Puissance de l'État*, Paris, P.U.F., 1994, p. 42 : « La souveraineté moderne est un pouvoir suprême de l'État sur les personnes qui entrent dans le cercle de sa domination » ; voir eg. J. BODIN, *Les six livres de la République (un abrégé du texte de l'édition de Paris de 1583)*, Paris, Le livre de poche, 1993, p. 74 : « La souveraineté est la puissance absolue et perpétuelle d'une République » ; voir eg. R. CARRE DE MALBERG, *Contribution à la théorie générale de l'État (1920)*, rééd., Paris, Dalloz, 2003, pp. 70 -71: « Ainsi entendue, la souveraineté de l'État est habituellement présentée comme double : on la divise entre souveraineté externe et interne. La première se manifeste dans les rapports internationaux des États. Elle implique pour l'État souverain l'exclusion de toute subordination, de toute dépendance vis-à-vis des États étrangers [...] Dans l'expression souveraineté externe, le mot souveraineté est donc au fond synonyme d'indépendance : il n'a ainsi qu'une portée toute négative. Au contraire, dans l'expression souveraineté interne, il semble prendre une signification positive. La souveraineté interne implique en effet que l'État possède, soit dans ses rapports avec les individus qui sont ses membres ou qui se trouvent sur son territoire, soit dans ses rapports avec tous autres groupements publics ou privés formés au dedans de lui, une autorité suprême, en ce sens que sa volonté prédomine sur toutes les volontés de ces individus ou groupes, celles-ci ne possédant qu'une puissance inférieure à la sienne » ; voir eg. J. E. NÚÑEZ, *Cosmopolitanism, State Sovereignty and International Law and Politics : A Theory*, London /New York, Routledge, Taylor & Francis Group, 2024, p.9 : « *State sovereignty has many meanings; however, all the definitions incorporate the element of a highest and absolute authority. Therein, any government or population retains sovereignty over a territory if and only if they have the exclusive capacity to enact and apply laws for those within their borders. A current understanding of state sovereignty accepts territory as a defining element-i.e., territorial sovereignty* » ; voir eg. A. CLAPHAM, *Brierly's Law of Nations : An Introduction to the Role of International Law in International Relations*, 7è ed, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 168 : « *It refers here neither to a relation of one person over another, nor to the independence of the state itself, but to the nature of rights over territory; and in the absence of any better word, sovereignty is a convenient way of contrasting the full set of legal rights over territory with the minor territorial rights discussed below* ».

*whatever the label attached, jurisdiction remains the external manifestation of the power of the State*³¹. Dans ce même ordre d'idées, Ian BROWNLIE a soutenu que « *sovereignty is also used to describe the legal competence which states have in general, to refer to a particular function of this competence, or to provide a rationale for a particular aspect of the competence* »³². Un autre point de vue moins centré sur l'État est celui qui consiste à dire que « *the sovereignty of the State is the authority of the community to make and enforce laws of its members for the purposes of peace, order and good government, in short, to exercise jurisdiction over them* »³³. Une vision plus élargie de la compétence l'envisage comme l'« ensemble des pouvoirs reconnus ou conférés par le droit international à un sujet de droit ou à une institution ou un organe, les rendant aptes à remplir des fonctions déterminées et à accomplir les actes juridiques qui en découlent »³⁴. Elle étend ainsi la compétence à des sujets et à des entités autres que les États.

La compétence en droit interne. L'État étant souverain sur son territoire, il y possède la compétence de la compétence. Mieux, il a « la compétence de se donner des compétences », comme l'a déclaré Michel TROPER³⁵. C'est pour cela qu'en droit interne, il n'est généralement pas pertinent de discuter de la compétence de l'État pour des raisons évidentes :

Le terme de compétence implique en effet qu'il y ait des actes qu'un État a le droit ou le pouvoir de faire et d'autres qu'il ne peut accomplir. Mais, dès lors qu'on pense l'État comme souverain et la souveraineté, dans l'un des sens de ce terme, comme une compétence illimitée, il apparaît absurde de faire la liste de ses compétences, ou même d'employer cette expression à propos de l'État dans l'ordre interne car elle n'aurait de signification que si l'on pouvait distinguer entre les actions qui relèvent de la compétence de l'État et celles qui n'en relèvent pas. On ne pourrait pas écrire, par exemple, que l'État est compétent en matière d'éducation ou de défense, mais non en matière religieuse. Si certains États s'abstiennent de légiférer sur des questions religieuses, c'est seulement pour des raisons idéologiques ou politiques, mais non parce qu'ils n'auraient pas le droit de le faire³⁶.

Ainsi, il est clair que la seule façon pour l'État de « perdre » sa compétence est de renoncer expressément à celle-ci.

Compétence et juridiction. Alors que la compétence désignée par le terme anglais « *jurisdiction* » peut donner des airs de juridiction, la langue française distingue clairement « compétence » et « juridiction ». Seuls les traités relatifs aux droits de l'homme fusionnent les

³¹ M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden /Boston, M. Nijhoff, 2007, p. 5.

³² I. BROWNLIE, *Principles of Public International Law*, 5e éd., New York, Clarendon Press, 1998, p.291.

³³ J. E. S.FAWCETT, *The Law of Nations*, London, Allen Lane The Penguin Press, 1986, p.54.

³⁴ J. SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, op. cit., p. 210.

³⁵ M. TROPER, « Table ronde : regards croisés sur les notions », in SFDI, *Les compétences de l'État en droit international*, Colloque de Rennes du 2 au 4 juin 2005, Paris, Pedone, 2006, p.56.

³⁶ *Ibidem*, p.55.

deux concepts et confèrent à la juridiction une portée élargie, la rapprochant ainsi de celle de la compétence³⁷. De la même manière, il importe de distinguer la « *jurisdictional competence* » qui se réfère à la compétence juridictionnelle, notamment à la compétence civile (*civil jurisdiction*) et à la compétence pénale (*criminal jurisdiction*). La compétence revêt aussi en langue française un sens « juridictionnel » qui désigne les compétences contentieuse et consultative d'une juridiction. Il est généralement accepté que la compétence juridictionnelle de l'État côtier dans la mer territoriale découle de sa souveraineté sur son territoire³⁸, bien que celle-ci s'exprime de manière spécifique en mer.

³⁷ La Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (signée le 4 novembre 1950 et en vigueur depuis le 3 septembre 1953) énonce à l'article 1 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 ». La charte américaine des droits de l'homme (signée le 22 novembre 1969 et en vigueur depuis le 18 juillet 1978), quant à elle, utilise le mot « compétence » pour exprimer la même obligation à l'article 1 : « Les États parties s'engagent à respecter les droits et libertés reconnus dans la présente Convention et à en garantir le libre et plein exercice à toute personne relevant de leur compétence ». Par ailleurs, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques (conclu le 16 décembre 1966 et en vigueur depuis le 23 mars 1976) indique à son article 2 que « 1. 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 ».

³⁸ On considère généralement que la juridiction découle directement de la souveraineté. Elle en est la source et le fondement. De telle manière, la juridiction de l'État côtier dans la mer territoriale constitue un élément caractéristique de la souveraineté qu'il exerce sur son territoire. Voir à ce propos, eg., J. AMAN, *De la condition juridique de la mer territoriale*, Thèse de doctorat, Université de Paris, Paris, Les Presses modernes, 1938, p.68 : « La souveraineté de l'État doit avoir pour conséquence de lui permettre d'exercer sa juridiction soit pénale, soit civile, sur toute l'étendue de son territoire » ; voir eg. V. PAPPALAVA, *De la mer territoriale et la soumission des navires étrangers à la juridiction locale*, Paris, V. Lecoffre, 1902, p. 16 : « [...] d'après l'opinion la mieux fondée et la plus acceptable, les navires marchands, bien que couverts d'un pavillon étranger, sont soumis à la juridiction du souverain dans les eaux territoriales dans lesquelles ils se trouvent et que les navires de guerre seuls en sont exempts [...] » ; voir eg. Y. TANAKA, *The international Law of the sea*, 3e éd., Cambridge, Cambridge University Press, 2019, p.2 : « [...] territorial sovereignty is exclusive in the sense that only the State in question may exercise jurisdiction over its territory. In summary, in its territory, the State exercises legislative and enforcement jurisdiction over all matters and all people in an exclusive manner unless international law provides otherwise » ; voir eg. M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in The Law of the Sea*, op. cit., p.6 : « It is quite clear, however, that ultimately the legal basis of all aspects of jurisdiction remains the same, namely State sovereignty-and whatever the label attached, jurisdiction remains the external manifestation of the power of the State as the territorial sea is under the territorial sovereignty of the coastal State, theoretically the coastal State may exercise criminal jurisdiction over foreign vessels passing through the territorial sea » ; voir eg. M. SCERNI, « Les espaces maritimes et le pouvoir des États », *RCADI*, vol.122, 1967, p.131 : « La mer territoriale est un espace où l'État riverain peut exercer tous ses droits et tous ses pouvoirs, de contrôle, de juridiction, d'exploitation de richesses, etc., mais dans le cadre et sauf certaines limitations qui sont fixées par le droit international coutumier et par le droit international conventionnel ». D'autres auteurs ont adopté une lecture différente des interactions entre la juridiction et la souveraineté. Ils ont alors abordé la souveraineté comme fondement de la juridiction de l'État côtier dans la mer territoriale avec retenue, en la qualifiant de *dérivée*, ce qui implique naturellement des limitations quant à son *exercice* comme on le verra de manière approfondie plus bas. Voir à ce propos, A. RAESTAD, « Régime des eaux territoriales devant la codification », *RDILC*, vol. 11, 1930, pp. 155-156 : « Ne voulant pas soulever des querelles inutiles au sujet de l'emploi du terme de « souveraineté », j'ai tout le temps admis que l'État riverain exerce de la souveraineté à l'intérieur d'une zone de mer ni en vertu de la souveraineté qu'il exerce à terre. La question est de savoir quel est le caractère et l'intensité de cette souveraineté dépendante, dérivée. Il est évident que certaines limitations découlent de cette dépendance même ; par exemple, la possession de la souveraineté n'autorise pas à céder ce « territoire », ni à se désister de l'exercice de cette souveraineté, parce que c'est déjà un devoir de l'exercer. En outre, cette souveraineté en rencontrant d'autres, celles des États du pavillon, le droit international, nous venons de le voir, est ici prisonnier de la nécessité d'une solution transactionnelle, mixte ». Dans la même optique, on a pu lire qu'il serait erroné, d'examiner la compétence

Délimitation de la sphère de compétences. Ian BROWNLIE délimite deux grandes typologies de compétences : la « *prescriptive or legislative jurisdiction* » et l'« *enforcement or prerogative jurisdiction* »³⁹. Kimberly TRAPP précise cette distinction de manière plus détaillée : « la compétence prescriptive qui se rapporte au pouvoir d'un État de rendre son droit applicable envers certaines personnes (compétences législatives) tandis que la compétence d'exécution correspond au pouvoir qu'un État a de prendre des mesures exécutives dans la mise en application des lois adoptées »⁴⁰. Charles ROUSSEAU, quant à lui, évoque trois chefs de compétence : la compétence territoriale, la compétence personnelle et la compétence relative aux services publics⁴¹. Jean SALMON propose une classification des types de compétence selon le pouvoir interne qui est exercé, la sphère d'application spatiale et l'objet selon lequel s'exerce la compétence⁴². Nous nous appesantirons sur les compétences normatives et les compétences d'exécution, ainsi que sur les compétences juridictionnelles.

Les compétences de l'État en mer. Le mot « compétence » apparaît dans la version française de la Convention de Montego Bay à 78 reprises et est employé dans des contextes différents. Le terme n'a pas été pour autant défini dans le texte. Dans les Conventions de Genève sur la mer⁴³, la compétence n'est pas du tout mentionnée. Les règles de répartition des compétences étatiques découlent du droit international général⁴⁴. En effet, en droit de la mer, il est désormais établi que « c'est la terre qui confère à l'État riverain un droit, sur les eaux qui baignent ses

juridictionnelle pénale de l'État dans la mer territoriale exclusivement comme une manifestation de la souveraineté de l'État. Voir à ce propos, R. THE « State Criminal Jurisdiction », *MLR* vol. 9, 1967, p.39 : « *Even to circumscribe the authority of the state on the basis of territorial sovereignty does not seem appropriate, although national frontiers are certainly important for the determination of state competence. Too great emphasis upon territorial supremacy might easily lead to oversimplification in identifying the actual situation by localizing crime in its entirety on one side or the other of a political boundary, whereas in the contemporary world with the ever-improving transportation and communication facilities, life is not encompassed by these imaginary lines. Human events often ignore metaphysical limits; criminals do not always confine their activities to the lines of territorial divisions* ».

³⁹ I. BROWNLIE, *Principles of Public International Law*, *op. cit.*, p. 301

⁴⁰ K.N. TRAPP, « La criminalité en mer : l'approche du droit international », in E.D. PAPASTAVRIDIS et K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, La Haye, Martinus Nijhoff, 2014, p.54.

⁴¹ C. ROUSSEAU, *Droit international public*, 3e éd., Paris, Dalloz, 1965, p.94.

⁴² J. SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit.*, pp.210-214.

⁴³ Nous nous référons à la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, à la Convention sur la haute mer, à la Convention sur le plateau continental et à la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer. La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë fut adoptée à Genève le 29 avril 1958 et est entrée en vigueur le 10 septembre 1964. Voir à ce propos, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 516, p.205. La Convention sur la haute mer fut adoptée à Genève le 29 avril 1958 et est entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Voir à ce propos, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol.450, p.11. La Convention sur le plateau continental fut adoptée à Genève le 29 avril 1958 et est entrée en vigueur le 10 juin 1964. Voir à ce propos, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 499, p. 311. La Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer fut adoptée à Genève le 29 avril 1958 et est entrée en vigueur le 20 mars 1966. Voir à ce propos, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 559, p.285.

⁴⁴C. GOODMAN, *Coastal State Jurisdiction over Living Resources in the Exclusive Economic Zone*, Oxford, Oxford University Press, 2021, p.10.

côtes »⁴⁵. Néanmoins, les compétences de l'État en mer se manifestent de manière spécifique⁴⁶. L'histoire du droit de la mer, on le sait, a été marquée par deux principes clés : le principe de souveraineté et le principe de la liberté des mers qui révèlent la tension constante entre les intérêts de l'État côtier et ceux de l'État du pavillon. Dans la recherche d'un équilibre entre ces deux principes, le droit de la mer a alors opéré une répartition de pouvoirs⁴⁷ suivant un découpage des espaces maritimes en « zones » que l'on assimile généralement à un « dégradé de compétences ».

À cet égard, Jean-Pierre BEURIER observait :

On aurait pu imaginer un régime juridique uniforme pour l'océan mondial, la souveraineté, les intérêts économiques et les conflits interétatiques l'ont empêché. Lentement élaboré au fil des siècles, la communauté internationale a imposé un régime morcelé, caractérisé par un dégradé juridique des compétences de l'État, très marquées près du rivage et de plus en plus diluées au fur et à mesure que l'on s'éloigne de celui-ci⁴⁸.

⁴⁵ CIJ, *Affaire des pêcheries*, (Royaume-Uni c. Norvège), arrêt du 18 décembre 1951, p.21.

⁴⁶ M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *op. cit.*, p.10 : « *The extent of the territorial jurisdiction does not coincide with the territory of the State. Typically, it acquires a functional nature when it extends to the contiguous zone, where the State can exercise jurisdiction in relation to customs, fiscal, sanitary and immigration matters* ».

⁴⁷ S. KARAGIANNIS, « L'article 59 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ou les mystères de la nature juridique de la zone économique exclusive) », *RBDI*, vol.37, 2004, p. 329 : « L'entendement prendra vite la forme d'un dosage minutieux des droits de l'un (l'État côtier) et des droits de tous (la communauté internationale) dans les différentes zones maritimes, qui vont d'ailleurs se multiplier et se diversifier surtout après 1945 » ; voir eg. R-J. DUPUY, « La mer sous compétence nationale », in R-J. DUPUY et D. VIGNES (dir.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Economica, 1985, p. 219 : « 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 de souveraineté. » ; voir eg. G. APOLLIS, *L'emprise maritime de l'État côtier*, Paris, Pedone, 1981, p.11 : « La tentation fut grande, pour simplifier le problème et rationaliser les solutions, d'opérer une « *summa divisio* » distinguant d'une part les espaces soumis à la « juridiction nationale » de l'État côtier, et d'autre part une « zone internationale maritime soustraite à toute emprise étatique ».

⁴⁸ J-P. BEURIER, « Les compétences de l'État riverain au-delà de la mer territoriale », *BAGF.*, vol. 90-4, 2013, p.417. ; voir eg. E. DU PONTAVICE, P. CORDIER, *Droit de la mer : problèmes actuels*, t. I, Paris, PUF, 1984, p.51 : « Pour des raisons de sécurité et des motifs économiques, l'État riverain exerce sa souveraineté sur les espaces maritimes qui bordent son territoire. Plus au large, il jouit de droits fonctionnels ; voir eg. N. Q. DINH, A. PELLET, P. DAILLIER, M. FORTEAU, A. MIRON, *Droit international Public*, 9e éd., Paris, LGDJ, 2022, p. 1572 : « Dès lors, le régime international des espaces apparaît surtout comme la juxtaposition de régimes juridiques très divers » ; voir eg. M. D. EVANS, « The Law of the sea », in M. D. EVANS (ed), *International Law*, 5è ed, Oxford, Oxford University Press, 2018, p. 635 : « *The law of the sea is regulated in a complex yet subtle manner, providing an interesting contrast to the rather absolutist approach to questions concerning sovereignty and jurisdiction which still hold sway in other areas of international law. Sovereignty and jurisdiction are, of course, the basic building blocks of the law of the sea, providing the basis upon which all else is founded. Over time, however, they have been moulded and melded in an extremely sophisticated manner in order to better reflect the changing nature of the competing interests at stake in the utilization of the seas* » ; voir eg. J-P. QUENEUDEC, « Préface », in G. APOLLIS, *L'emprise maritime de l'État côtier*, *op. cit.*, p.5 : « Ces appropriations croissantes de l'espace marin ont revêtu les formes les plus diverses et ont conduit à une floraison de zones maritimes où s'exercent différentes compétences étatiques. Nées dans le désordre, ces zones dites « sous juridiction nationale » se superposent et s'interpénètrent parfois l'une l'autre. Il en résulte une impression d'anarchie d'autant plus vive que l'ensemble du droit international de la mer présente à l'heure actuelle un caractère marqué d'incertitude et de confusion ».

Cette organisation zonale des compétences des États en mer suivant l'espace, que Douglas GUILFOYLE⁴⁹ a qualifié de « *functional approach* », est déterminante dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, car elle constitue le fondement des actions des États en mer dans ce cadre. Tous les espaces maritimes tels que définis par la Convention de Montego Bay sont considérés dans le cadre de cette étude, avec une attention particulière portée à la mer territoriale.

L'État. La théorie générale de l'État est à la fois une théorie juridique, philosophique et politique. Elle possède aussi une dimension sociologique. Souvent présenté comme le sujet primaire du droit international, l'État est aussi le sujet du droit de la mer et un acteur incontournable des relations internationales. Tout comme le concept de compétence, la notion d'État est souvent considérée comme un acquis, un acquis fondamental sur lequel repose l'ensemble du droit public. L'État se présente ainsi comme une évidence, une évidence incontournable. Dans son avant-propos, Boris BARRAUD écrit dans cette optique que « l'État paraît être quelque chose qui va de soi. [...] Alors qu'on ne sait pas ce qu'est le droit, il semble qu'on sache plutôt bien ce qu'est l'État »⁵⁰. La définition relativement simpliste qui en est donnée contribue à créer l'illusion d'un concept élémentaire, bien connu et parfaitement maîtrisé⁵¹.

De quels États parlons-nous ? Le terme « États » employé dans le titre de la thèse, alors que des précisions telles que « État côtier » ou « État du pavillon » auraient pu être envisagées, n'est pas anodin. Ce choix englobe d'abord l'« ensemble des États », notamment l'État côtier, l'État du pavillon, l'État du port et l'État tiers. Par la suite, la réflexion se concentre davantage sur

⁴⁹ D. GUILFOYLE, « Maritime security », in R. GEIß, N. MELZER (eds), *The Oxford handbook of the international law of global security*, Oxford, Oxford University Press, 2021, p.294.

⁵⁰ B. BARRAUD, *L'État - Entre fait et droit*, Paris, L'Harmattan, 2015, p. V.

⁵¹ On considère généralement que l'État se compose de quatre éléments essentiels : un territoire, une population, un gouvernement et la souveraineté, qui forment ses bases physiques, politiques et juridiques. Pour une analyse récente et exhaustive des fondements de la théorie de l'État, voir J-P. DUPRAT, *Les fondements de la théorie de l'État moderne*, Paris, LGDJ, 2019, 179 p. ; voir eg. J. CRAWFORD, *The Creation of States in International Law*, 2e éd., Oxford New York: Clarendon Press Oxford University Press, 2006, 870 p. ; voir eg. G. BURDEAU, *L'État*, Paris, Éditions du Seuil, 2009, p.9 : « Personne n'a jamais vu l'État. Qui pourrait nier cependant qu'il soit une réalité ? » ; voir eg. L. DUGUIT, *Traité de droit constitutionnel*, Paris, E. de Boccard, 1927, p. 536 : « En prenant le mot dans son sens le plus général, on peut dire qu'il y a un État toutes les fois qu'il existe dans une société donnée une différenciation politique, quelque rudimentaire ou quelque compliquée et développée qu'elle soit. Le mot État désigne soit les gouvernants ou le pouvoir politique, soit la société elle-même, où existe cette différenciation entre gouvernants et gouvernés et où existe par là même une puissance politique. [...] Partout où nous constatons que dans une communauté donnée existe une puissance de contrainte, nous pouvons dire, nous devons dire qu'il y a un État » ; voir eg. H. KELSEN, *Théorie pure du droit*, trad. Charles Eisenmann, Paris, LGDJ, 1999, p. 281 : « L'État est un ordre juridique relativement centralisé » ; voir eg. M. HAURIOU, *Principes de droit public à l'usage des étudiants en licence, 3e. année et en doctorat ès-sciences politiques. 2e édition*, Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1916, p.16.

l'État côtier. Étant donné que la Convention elle-même attribue les compétences aux États en fonction des espaces, *the allocation of jurisdiction could be detected in the numerous references to the functions of the State in the maritime context. The State thus operates in the Law of the Sea Convention as the 'flag State', the 'coastal State' or the 'port State' - with the possible exception of Part XII where the subject of the obligation to protect and preserve the marine environment is the State* tout court⁵². Ainsi, d'une part, l'usage du terme générique « État » permet de rendre compte de la manière dont la Convention construit les compétences à travers une pluralité de fonctions, en attribuant des rôles spécifiques suivant les différents espaces maritimes. D'autre part, l'approche globale instituée en matière environnementale, à l'inverse, reflète une logique moins fragmentée et plus transversale.

Problématique : Face à la criminalité croissante en mer, il est essentiel d'interroger la portée des pouvoirs des États dans les différents espaces maritimes à travers l'étude des règles établies par les conventions internationales, en particulier par la Convention de Montego Bay. Il s'agit alors de déterminer si les compétences reconnues aux États par le droit international de la mer sont véritablement adéquates et efficaces face à la criminalité en mer. Cette réflexion invite à apprécier la pertinence et la solidité du cadre juridique actuel et à en identifier les limites potentielles.

Méthode de recherche. La première méthode utilisée dans le cadre de cette recherche pour répondre à la problématique est celle de l'analyse des textes internationaux dédiés à la mer et à la criminalité, ainsi que l'exégèse de leurs dispositions. Cette démarche a permis de relever les mérites et les insuffisances du cadre juridique existant. Il a été également utile d'exploiter plusieurs documents officiels des Nations Unies et de leurs agences spécialisées, de même que ceux d'organisations internationales et régionales. Aussi, il a été judicieux de procéder à l'analyse des décisions rendues par les juridictions internationales et par certaines juridictions françaises. Des ouvrages généraux de droit international et spécialisés en droit de la mer publiés en France, en Belgique, au Royaume-Uni et aux États-Unis ont également été exploités. L'étude des *relevant papers* de la doctrine de ces pays a été significative. Toutes ces informations ont permis d'avoir une meilleure compréhension des enjeux que pose le sujet, de dresser l'état de l'art et d'établir une revue de littérature. Bien que principalement abstrait, le raisonnement intègre également des éléments empiriques. L'analyse se veut succincte et accessible, tout en

⁵² M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *op. cit.*, p.33.

s'efforçant de conserver la rigueur et la profondeur nécessaires pour traiter un sujet aussi vaste et transversal.

État de l'art et apport de la thèse. La majorité des recherches et des réflexions sur la question de la criminalité se focalisent souvent sur ses manifestations terrestres. Celles qui explorent son aspect maritime se concentrent essentiellement sur la piraterie⁵³. Il existe très peu d'études qui analysent l'ensemble de la criminalité en mer dans toutes ses manifestations. Par ailleurs, certaines contributions abordent de manière sommaire les compétences des États en mer sans mettre l'accent sur le contexte spécifique de la criminalité⁵⁴. L'ouvrage le plus complet sur le sujet a été publié en 2014⁵⁵. Il identifie les forces et les insuffisances dans le droit international en matière de lutte contre la criminalité en mer. Il souligne également l'interaction entre les différents régimes juridiques et les difficultés d'application résultant de leur chevauchement. Cet ouvrage offre un cadre d'analyse précieux à la fois sur les compétences des États en mer et sur la criminalité en mer qui mérite d'être approfondi. On peut également souligner l'ouvrage *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*⁵⁶. Il propose une réflexion croisée sur les différentes formes de criminalité qui se développent en mer et à terre, notamment le terrorisme et le commerce illégal de la drogue. Une attention a été portée au cadre juridique existant établi par le droit international pour faire face à ces actes de criminalité à travers les propos de Philippe GAUTIER⁵⁷.

Concernant la mise en œuvre des compétences de l'État en mer à l'échelon national, on peut mettre en avant les contributions importantes de Niki ALOUPI et de Michele AMERI dans le *Traité de droit international de la mer* paru en 2017. Niki ALOUPI analyse la mise en œuvre

⁵³ C. TOURET, *La piraterie au vingtième siècle : piraterie aérienne et maritime*, Thèse de doctorat, Université François Rabelais, 1990, 2 vol. 823 f. ; voir eg. M. BATTESTI (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Actes du colloque international du 9-12 mai 2012, Université de La Rochelle et La Corderie royale, Rochefort, Paris, PUPS, 2014, 496 p. ; voir eg. D. GUILFOYLE (ed), *Modern Piracy : Legal Challenges and Responses*, Cheltenham, E. Elgar, 2013, 354 p. ; voir eg. P. CHAPLEAU, J-P. PANCRACIO, *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, Paris, Vuibert, 2014, 223 p.

⁵⁴ J-P. BEURIER, « Les compétences de l'État riverain au-delà de la mer territoriale », *BAGF.*, vol. 90-4, 2013, pp. 410-417; voir eg. H. SCALIERIS, *L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'État côtier en droit de la mer*, Paris, Pedone, 2011, 485 p.; voir eg. A. MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Texte remanié de Thèse de doctorat, Université Paris 1, Paris, Pedone, 2011, 485 p. ; voir eg. A. SACLA, *Compétences de l'État aux termes du droit international à l'égard des navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de sa souveraineté*, Texte remanié de Thèse, University of Laval, Ann Arbor, UMI Dissertation services, 1996, 430 p.

⁵⁵ E. PAPASTAVRIDIS, K. N. TRAPP K, *La criminalité en mer*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff, 2014, 733 p.

⁵⁶ L. LE HARDY DE BEAULIEU (dir.) *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, 114 p.

⁵⁷ P. GAUTHIER, « Quelques observations sur le soi-disant caractère inadéquat du droit international face aux actes de criminalité en mer », in L. LE HARDY DE BEAULIEU (dir.) *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, op. cit., pp.51-73.

du pouvoir de police de l'État en mer. Elle distingue les pouvoirs opérationnels et les pouvoirs juridictionnels, puis met en évidence l'exercice du pouvoir de police dans le cadre des compétences exclusives et concurrentes⁵⁸. Michele AMERI se penche également sur la mise en œuvre des pouvoirs de police dans les différents espaces maritimes et évoque brièvement le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité en mer⁵⁹ en prenant appui sur les exemples de la piraterie et des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer. Il présente par ailleurs la coopération entre les États concernant certaines infractions en mer telles que le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, la pêche INN, les actes terroristes contre la navigation, les installations offshore et les autres intérêts maritimes, le transport d'esclaves, la traite de personnes et le trafic de migrants en mer.

Par ailleurs, dans son ouvrage *L'emploi de la force en mer*, Kiara NERI explore les différents aspects de l'emploi de la force en mer ainsi que le cadre juridique sur lequel reposent ces actions⁶⁰. L'ouvrage a le mérite de relever les ambivalences relatives à l'exercice de la police internationale, notamment dans des contextes de lutte contre la criminalité en mer. Enfin, une thèse de doctorat s'est penchée sur la lutte contre les activités illicites en mer en 2019⁶¹. Elle met en lumière, entre autres, l'aspect répressif peu affirmé du socle juridique et tout particulièrement la contribution des juridictions internationales à la protection des individus appréhendés en mer.

La thèse tente modestement de combler les vides dans la littérature concernant les restrictions à l'exercice des compétences juridictionnelles de l'État en mer et les enjeux liés à la mise en œuvre des actions dans les zones sous souveraineté nationale. Elle offre plus généralement une analyse globale des grandes problématiques soulevées sans toutefois prétendre couvrir l'intégralité de la complexité du sujet. La thèse propose, en outre, de nouveaux angles d'analyse pour consolider les compétences des États en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité. Ainsi, son apport majeur est d'explorer la contribution du Tribunal international du droit de la mer (TIDM) dans ce cadre, une solution qui va au-delà de la globalisation et de la

⁵⁸ N. ALOUPI, « La mise en œuvre du pouvoir de police », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN, T. TREVES (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, Pedone, 2017, pp. 935-961.

⁵⁹ M. AMERI, « Les domaines d'intervention du pouvoir de police », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN, T. TREVES (dir.), *Traité de droit international de la mer, op. cit.*, pp. 907-935.

⁶⁰ K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, Bruxelles, Bruylant, 2013, 625 p.

⁶¹ Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2019, 532 p.

régionalisation de la lutte contre la criminalité en mer qui ont été expérimentées jusqu'à présent par les États.

Intérêt du sujet : Ce sujet est d'intérêt en ce qu'il interroge la capacité des règles de compétence en mer, établies par le droit international, à appréhender la complexité des phénomènes criminels dans les espaces maritimes. Bien que la question ne soit pas nouvelle, l'émergence de nouvelles formes de la criminalité en mer et plus globalement l'intensification des activités illicites en mer, la rendent particulièrement actuelle. Ces dynamiques imposent des réflexions et des perspectives renouvelées pour répondre aux nombreux enjeux qu'elles soulèvent. En outre, la lutte contre la criminalité en mer a cessé d'être une préoccupation des seuls États côtiers : elle constitue désormais une priorité pour l'ensemble des États et de toute la communauté internationale. Cette dimension globale confère au sujet une pertinence renforcée et un enjeu important. Il présente dès lors un réel intérêt.

Annonce du plan d'étude. En vue donc d'examiner les compétences de l'État face à la criminalité en mer, l'encadrement des compétences des États par le droit international de la mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité (Partie I) sera examiné. Ensuite, en tenant compte des forces et des limites du cadre juridique établi, ainsi que les défis liés à la mise en œuvre des actions des États en mer dans ce cadre spécifique, il sera opportun de voir comment ces compétences peuvent être consolidées par l'émergence d'une action globale dans les espaces maritimes (Partie II).

**PARTIE I : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE
LA CRIMINALITÉ EN MER ENCADRÉES PAR LE DROIT
INTERNATIONAL**

Les compétences des États en mer sont encadrées par le droit international, qui constitue le fondement juridique de toutes leurs actions en mer. Dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité en mer, ce cadre juridique joue un rôle central. En effet, il définit non seulement les pouvoirs des États dans les différents espaces maritimes de manière générale, mais également instaure un régime particulier pour faire face aux activités illicites considérées. Quand bien même dans le contexte maritime, les règles établies par la Convention font le plus autorité, les actions des États en mer reposent sur un corpus normatif plus élargi et plus dense, voire complexe. Il est donc primordial d'appréhender la criminalité en mer sous tous ces aspects en adoptant une perspective globale.

Cela dit, il est essentiel de prendre comme point de départ, la répartition générale des compétences dans les différents espaces maritimes établie par le droit de la mer (Titre I). Ainsi, par le rappel de l'approche zonale des espaces maritimes et du dégradé de compétences en mer, on mettra en relief les pouvoirs que reconnaît le droit international à l'État côtier et à l'État du pavillon dans le contexte spécifique de la criminalité en mer. Il ressort de cette analyse que les compétences de l'État face à la criminalité en mer sont déterminées par la zone maritime concernée. Elles sont sensiblement plus étendues dans les zones sous souveraineté nationale, tandis qu'elles sont restreintes dans les zones hors souveraineté nationale, en particulier dans la haute mer.

À partir de cette première observation, il sera pertinent ensuite de se pencher sur la mise en œuvre de ces compétences à l'échelon national. Bien que la gestion des zones maritimes sous souveraineté nationale puisse, à première vue, sembler relativement aisée en raison du contrôle direct et important exercé par l'État côtier, elle est en réalité complexe. L'encadrement des pouvoirs des États en mer se révèle souvent inadapté à la mise en œuvre de l'action de l'État en mer, en particulier lorsqu'il s'agit de prévenir et d'assurer la répression de la criminalité en mer (Titre II).

TITRE I : LE ZONAGE DES ESPACES MARITIMES, FONDEMENT DES COMPÉTENCES DES ÉTATS DANS LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER

Le zonage des espaces maritimes et le dégradé juridique de compétences de l'État qui en est issu soulignent, sans contredit, une évidence : quand le droit s'est emparé de la mer, il a fait preuve d'originalité et d'adresse. La singularité de l'encadrement établi réside, d'une part, dans l'institution de ce régime pluriel qui contraste avec l'unité de la mer. D'autre part, la régulation établie esquivé l'imbroglio dans la mesure où la superposition de régimes n'a pas empêché qu'une réelle harmonie puisse subsister, *in fine*, dans cette diversité.

L'équilibre trouvé de justesse entre l'emprise nationale et la liberté inflexible du grand large au moyen de la *summa divisio* qui sectionne la mer en espaces sous souveraineté nationale et hors souveraineté nationale, en est une parfaite illustration. Elle induit alors une prépondérance de prérogatives de l'État côtier dans les zones maritimes proches du rivage et un affaiblissement de ses pouvoirs au fur et à mesure que l'on s'éloigne des côtes.

Le principe selon lequel l'État possède des compétences étendues sur les espaces maritimes jouxtant son territoire terrestre ne constitue pas une nouveauté introduite par le droit de la mer. Il ne fait que réaffirmer ce que l'on sait déjà de la souveraineté de l'État sur son territoire, quand bien même elle se manifeste de manière quelque peu différente en mer. À l'inverse, il en découle que les pouvoirs de l'État sont inexistants dans les zones maritimes qui ne relèvent pas de sa souveraineté.

Ainsi, par le rappel du zonage des espaces maritimes, on examinera les compétences spécifiques de l'État côtier (Chapitre I) et de l'État du pavillon (Chapitre II) dans le contexte de la lutte contre la criminalité. L'objectif sera d'analyser l'étendue de ces compétences, d'évaluer les réponses fournies par le droit de la mer pour faire face à ce fléau, et d'identifier les limites du cadre juridique existant.

Chapitre I : Les compétences de l'État côtier face à la criminalité en mer

La répartition des compétences étatiques dans les espaces maritimes représente le fondement juridique général des différentes interventions régaliennes en mer. Elle sert notamment de point d'appui et de cadre aux actions qui visent à lutter contre la criminalité. Ainsi, la réponse de l'État face à l'illicite dépend essentiellement de la zone maritime concernée et de son régime juridique spécifique, lesquels déterminent également sa marge de manœuvre.

Dans la mer territoriale, les eaux archipélagiques et les eaux intérieures, les pouvoirs normatifs et d'exécution de l'État côtier, de l'État archipel et de l'État du port sont naturellement importants. Seule l'obligation de garantir la jouissance du droit de passage aux navires étrangers impose une restriction à l'expression pleine et entière de la puissance de l'État dans ces zones maritimes souveraines.

En revanche, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive (ZEE) et sur le plateau continental, l'État côtier ne jouit que de compétences fonctionnelles. Par conséquent, bien que ses capacités d'action contre l'illicite existent, elles sont considérablement limitées. Dans la haute mer, en raison du principe de l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon, l'intervention de l'État côtier n'est admise que dans des cas particuliers.

Il convient alors, dans un premier temps, de mettre en lumière les pouvoirs de l'État côtier dans les zones maritimes qui relèvent de sa souveraineté (Section I). Ensuite seront examinées les compétences dont il dispose dans les espaces où il possède seulement des droits souverains (Section II). Cette analyse tente de définir l'étendue de l'action de l'État côtier en mer, ainsi que les limites du cadre juridique existant dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité.

Section I : Les pouvoirs significatifs de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans les zones sous souveraineté nationale

Il est largement reconnu que, dans les zones relevant de sa souveraineté, l'État côtier dispose de compétences exclusives conférées par son titre territorial. À cet égard, il peut adopter des lois et des règlements afin de réguler l'activité des navires dans ces espaces maritimes en vue de prévenir les comportements constitutifs de criminalité, au sens du droit interne, dans ces périmètres proches du rivage.

L'État côtier peut également mettre en œuvre des actions de surveillance et de contrôle pour assurer le bon ordre et la sécurité de la navigation. Enfin, dans des cas précis qui seront étudiés ultérieurement, il détient le pouvoir d'arrêter et de poursuivre les individus impliqués dans l'ensemble des manifestations de criminalité dans la mer territoriale.

Nous verrons donc, dans un premier temps, les pouvoirs de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans la mer territoriale (§1), puis, dans un second temps, ceux qu'il exerce en tant qu'État du port dans les eaux intérieures (§2) à cette même fin.

§1. Les pouvoirs de l'État côtier pour combattre la criminalité dans la mer territoriale

Bien que les pouvoirs de l'État côtier dans la mer territoriale soient, par nature, exclusifs (A), ils sont néanmoins restreints de manière significative par le droit de passage inoffensif des navires étrangers (B). Ainsi, les compétences de l'État pour prévenir et lutter contre la criminalité dans la mer territoriale ne sont pas intégrales.

En effet, la mise en œuvre des mesures de contrôle et de surveillance doit être conciliée avec ce droit reconnu aux navires et protégé par le droit international. Par conséquent, la portée de l'action de l'État côtier dans la mer territoriale contre la criminalité en mer est fondamentalement limitée.

A- L'exclusivité relative des pouvoirs de l'État côtier face à la criminalité dans la mer territoriale

La prépondérance des pouvoirs de l'État côtier dans la mer territoriale est intrinsèquement liée à la souveraineté qu'il exerce sur cet espace maritime (1). Elle lui confère des prérogatives essentielles pour protéger les intérêts nationaux en mer, qu'il s'agisse de garantir la sécurité maritime, de préserver les ressources naturelles et l'environnement marin.

Par ailleurs, l'État côtier peut prendre toutes les mesures nécessaires en vertu de l'exclusivité de sa compétence dans cette zone maritime, laquelle n'est que la conséquence logique de cette souveraineté (2).

1. La souveraineté de l'État côtier, fondement de son action dans la mer territoriale contre la criminalité

Lors de la première conférence de codification sur le droit international à La Haye sous l'impulsion de la Société des Nations, il fut mis en place une deuxième commission chargée d'étudier les bases de discussion fixées par le comité préparatoire sur la mer territoriale⁶². Le délégué des Pays-Bas et rapporteur de ladite commission relate dans ses conclusions :

On a reconnu que le droit international attribue à chaque État riverain la souveraineté sur une zone baignant la côte ; elle doit être considérée comme indispensable à la protection des intérêts légitimes des États. La zone de mer territoriale forme une partie du territoire de l'État ; la souveraineté que l'État y exerce ne diffère point, de par sa nature, du pouvoir exercé sur le domaine terrestre⁶³.

Dans ses observations, le rapporteur explique que l'incorporation de la mer territoriale au territoire terrestre tient au fait qu'elle s'y confond par nature⁶⁴. Il est ainsi admis que la souveraineté de l'État côtier sur sa mer territoriale s'impose comme une évidence⁶⁵. Cependant, l'exercice de la souveraineté de l'État côtier dans la mer territoriale a été consacré « sous conditions ». Il doit, notamment, respecter les droits des autres États, garantissant un équilibre entre le principe de souveraineté et de liberté, qui constitue la pierre angulaire du droit de la mer.

La souveraineté de l'État côtier dans sa mer territoriale a été donc établie sans susciter autant de controverses⁶⁶ que les discussions qui ont porté sur son étendue et qui ont été bien plus

⁶² Le comité préparatoire avait initialement retenu le terme « eaux territoriales » pour désigner cet espace maritime. Néanmoins, l'expression « mer territoriale » a été privilégiée afin d'éviter toute confusion avec les eaux intérieures. Historiquement, la mer territoriale était également connue sous le nom de « mer littorale ».

⁶³ J. P. A FRANÇOIS, « Rapport de la deuxième Commission », in J.G. GUERRERO, *La codification du droit international : la première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930)*, Paris, Pedone, 1930, p. 191.

⁶⁴ Voir eg. G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, t. III, *La mer territoriale et la zone contiguë*, Paris, Edouard Duchemin, 1981, pp.169-170 : « La mer territoriale n'est que du territoire submergé ; celui-ci ne diffère du territoire ordinaire qu'en ce qu'un certain volume d'eau s'intercale en chaque point de ce territoire entre le sol lui-même et l'air, normalement, le surplombe immédiatement. La différence est d'ordre physique, elle n'entraîne aucune différence juridique essentielle ».

⁶⁵ Voir à ce propos, D. BARDONNET, *La largeur de la mer territoriale, Essai sur le rôle des facteurs d'opportunité dans la formation de la règle de droit*, Paris, Pedone, 1962, p.2 : « Et il est admis que la souveraineté exercée par l'État sur sa mer territoriale ne diffère guère, par sa nature, du pouvoir exercé sur le domaine terrestre ». Par ailleurs, on a pu lire que la mer territoriale entretient avec le littoral une dépendance naturelle nécessaire. Voir à ce propos, A-R WERNER, *Traité de droit maritime général*, Genève, Droz, 1964, p.21 : « La raison d'être de la mer territoriale, sa nature même, le critère qui doit permettre, substantiellement, de la distinguer du reste des océans (c'est-à-dire la haute mer), résident dans son utilité pour le littoral qu'elle baigne ».

⁶⁶ Il ne faut pas cependant pas oublier que, pendant longtemps, la nature juridique de la mer territoriale a été examinée sous différents angles. Une première perspective met en lumière la controverse qui divise la doctrine sur cette question. Voir à ce propos, P. FRANCESKAKIS, *Répertoire de droit international*, Paris, Dalloz, 1968-1969, p. 323 : « Une controverse s'était élevée en doctrine, opposant les auteurs selon qu'ils faisaient prévaloir le principe de la liberté des mers ou la souveraineté de l'État riverain ». Une autre lecture fait ressortir une conception plurielle de la souveraineté de l'État côtier sur la mer territoriale. Voir à ce propos, H. M. DUVIGNEAUX, *Le droit de l'État sur la mer territoriale*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, 1900, p.13 : « Les uns prétendent que c'est un droit de propriété, *dominium*, car cette partie de la mer peut être possédée de manière exclusive [...]. Certains ont soutenu qu'il ne s'agit que d'un droit de souveraineté, sorte d'*imperium*. D'autres enfin veulent reconnaître à l'État un droit propre, *sui generis*, qu'ils nomment *jurisdictio* [...] ; en un mot, ce serait un droit de souveraineté mais produisant certains effets de la propriété ». Une approche plus restrictive a consisté

tumultueuses⁶⁷. À cet égard, comme l'a relevé Gilbert GIDEL, les États ont longtemps adopté des positions différentes⁶⁸. Toutefois, il n'existe plus de discordance, en l'état actuel du droit, concernant la largeur de la mer territoriale. L'accord entre les États fixant une limite à douze mille nautiques a mis fin aux hostilités et aux débats qui l'entouraient.

La mer territoriale est une « mer souveraine »⁶⁹ pour reprendre le terme employé par Joe VERHOEVEN. L'article 1 des commentaires de la CDI sur les articles relatifs au droit de la mer⁷⁰ la définit comme « une zone de mer adjacente aux côtes »⁷¹. Cette définition est reprise dans l'article 1 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë qui consacre le régime juridique de la mer territoriale. En effet, il prévoit que « la souveraineté de l'État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux extérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de mer territoriale ». L'article 2 de la Convention de Montego Bay, quant à lui, consolide considérablement le cadre juridique préexistant, en le rendant plus complet ⁷².

L'État côtier possède alors une compétence normative et d'exécution exclusive dans sa mer territoriale, sous réserve du respect des droits des navires étrangers. Il peut dès lors édicter des

à limiter la souveraineté de l'État à son territoire, considérant qu'il est difficile de transposer pleinement le concept de souveraineté à la mer, les logiques étant différentes. Voir à ce propos J. AMAN, *De la condition juridique de la mer territoriale*, Paris, Les Presses Modernes, 1938, p.84 : « La souveraineté a été créée pour le territoire ferme, et elle, résiste comme telle à toute extension sur la mer territoriale ». Enfin, une dernière analyse souligne la difficulté de trouver des bases juridiques solides pour justifier la souveraineté de l'État dans la mer territoriale . Voir à ce propos N. MATEESCO MATTE, *Deux frontières invisibles : de la mer territoriale à l'air territorial*, Paris, Pedone, 1965, p.43 : « Devant l'incertitude de l'étendue de la mer territoriale, on s'est contenté de chercher et de trouver des bases juridiques sur lesquelles les États pouvaient alléguer certains droits, que ces droits soient de souveraineté ou uniquement de juridiction ».

⁶⁷J. P. A FRANÇOIS, « Rapport de la deuxième Commission », in J.G. GUERRERO, *La codification du droit international : la première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930)*, op. cit., p. 192 : « La Commission s'est abstenue de se prononcer sur la question de savoir si le droit international en vigueur reconnaît ou non l'existence d'une largeur déterminée de la zone de mer territoriale. La Commission, en présence des points de vue divergents à ce sujet, a préféré, conformément aux directives données par la Conférence, ne pas s'exprimer sur la question de savoir ce qui devrait être considéré comme le droit existant, mais concentrer ses efforts afin de parvenir à un accord qui fixerait, pour l'avenir, l'étendue de la mer territoriale. Elle regrette de devoir constater que ces efforts n'ont pas abouti ».

⁶⁸G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix, La mer territoriale et la zone contiguë*, t. III, op. cit., p.147.

⁶⁹J. VERHOEVEN, *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000, p.527. L'auteur parle également de « mers exclusives » et de « mers communes ». L'on ne s'attardera pas sur le régime juridique des eaux archipélagiques, étant donné qu'il est similaire à celui de la mer territoriale. Les développements effectués donc pour l'un sont donc également valables pour l'autre.

⁷⁰Désormais, commentaires de la CDI.

⁷¹Article 1, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI* 1956, vol. II, p.264.

⁷²Article 2, Convention de Montego Bay : « 1. La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale. 2. Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol. 3. La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international ».

lois et règlements nécessaires à l'encadrement des activités maritimes et prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir et réprimer les comportements illicites dans cette zone maritime.

2. Les droits exclusifs de l'État côtier pour combattre la criminalité dans la mer territoriale

Si la souveraineté de l'État côtier dans la mer territoriale est établie dans le droit positif, les compétences exclusives qui en découlent demeurent insuffisamment définies. Par ailleurs, la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, ainsi que la Convention de Montego Bay, n'ont pas traité des mesures que peuvent prendre les États pour lutter contre la criminalité dans la mer territoriale.

On peut néanmoins imaginer que les droits exclusifs dans cette zone maritime couvrent les réglementations en matière de pêche, que l'État côtier pourrait, par exemple, réserver à ses nationaux, ou encore des prescriptions relatives aux navires et au transport des personnes. De plus, elles peuvent comprendre les règles concernant la sécurité de la navigation et les indications relatives à la protection du milieu marin. Ces compétences exclusives englobent également l'exercice de pouvoirs de police et toutes les actions de surveillance. L'État côtier dispose ainsi d'une large marge de manœuvre pour faire face aux actes de violence ainsi qu'aux trafics illicites dans la mer territoriale conformément au droit international.

D'un point de vue purement normatif, il peut, par exemple, instaurer une législation pénale spéciale incriminant ces actes, ou intégrer des sanctions particulières dans le droit pénal général existant. Des peines sévères peuvent ainsi être prévues pour dissuader les navires de se livrer à ces activités lors de leur passage dans la mer territoriale. Dans cette optique, l'article 6 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime invite les États à prendre les mesures nécessaires pour établir leur compétence en vue de connaître des infractions pénales commises dans leur mer territoriale⁷³.

L'incrimination des activités illicites dans la législation nationale des États représente une réception effective du droit international dans le droit interne. Elle constitue, en outre, une condition *sine qua non* pour sa mise en œuvre dans le contexte de la lutte contre la criminalité

⁷³ Article 6, Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue le 10 mars 1988 : « 1. 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; ou c) par un ressortissant de cet État ».

dans la mer territoriale. Le traitement de la criminalité en mer en tant qu'infraction pénale nécessitant une réponse pénale constitue, dans ce cas, un moyen pour l'État côtier de faire face à ce fléau grâce à l'exercice de ses compétences. Sur le plan « opérationnel », il peut se doter de moyens de contrôle en mer en vue de mettre en œuvre ses pouvoirs de police à bord des navires et d'y exercer sa juridiction dans les conditions prévues par le droit international, et qui seront abordées ci-dessous.

Pour autant, la souveraineté de l'État côtier dans sa mer territoriale n'est pas absolue⁷⁴. Elle ne doit donc pas, en l'occurrence, méconnaître le droit de passage des navires étrangers, sous peine de compromettre le principe de « donnant-donnant »⁷⁵ sur lequel repose le droit de la mer. Le droit de passage inoffensif constitue alors une véritable limitation de la souveraineté de l'État côtier dans la mer territoriale et emporte des conséquences non négligeables dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité.

B- La limitation des compétences de l'État côtier dans la mer territoriale par le droit de passage des navires et ses implications dans la lutte contre la criminalité

Pour les navires étrangers, le droit de passage inoffensif est une prérogative reconnue par le droit international et emporte, par la même occasion, l'obligation pour l'État côtier de ne pas l'entraver (1) aussi longtemps qu'il reste inoffensif. Ce compromis garantit la libre circulation des navires tout en préservant les droits exclusifs nationaux liés à la souveraineté.

Cependant, dès lors que le passage cesse d'être inoffensif, l'État côtier est en droit de le suspendre (2) afin de protéger ses intérêts et de maintenir l'ordre, ainsi que la sécurité dans la mer territoriale.

1. L'obligation pour l'État côtier de ne pas entraver le passage inoffensif des navires dans la mer territoriale

Le droit de passage inoffensif est une institution aussi ancienne que le concept de la liberté des mers⁷⁶. Il permet de concilier la liberté des mers et la souveraineté des États dans la mer

⁷⁴ Voir à ce propos L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Droit de la mer*, t. I, Paris, Pedone, 1990, p. 168.

⁷⁵ S. KARAGIANNIS, « Ordre public et liberté des mers en tant que fondement du droit de la mer », in A. CUDENNEC (dir.), *Ordre public et mer*, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011, Paris, Pedone, 2012, p.51.

⁷⁶ Terme utilisé dans la terminologie anglo-saxonne : *innocent passage*.

territoriale⁷⁷. La consécration de ce droit est la résultante d'une évolution historique qui a débuté avec les traités de paix signés après la Première Guerre mondiale. Dans ces accords, l'expression « passage inoffensif » n'est pas expressément employée dans les dispositions, mais on trouve un début d'énonciation du concept. L'article 327 du traité de Versailles de 1919⁷⁸ reconnaît aux navires étrangers le droit de transiter par les espaces maritimes allemands. Ce droit s'étend également aux personnes, aux marchandises, aux bateaux, aux wagons et aux services postaux, ce qui montre qu'il ne s'agit pas d'une prérogative spécifique aux navires.

Dans les commentaires de la CDI, le droit de passage inoffensif est consacré à l'article 15 qui prévoit que « 1. sous réserve des dispositions des présentes règles, les navires de toutes nationalités jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. 2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures ». Le paragraphe 3 de l'article indique que le passage cesse d'être inoffensif si le navire utilise la mer territoriale « pour commettre un acte portant atteinte à la sécurité de l'État riverain ou un acte contraire aux présentes règles ou aux autres règles du droit international »⁷⁹.

Dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, en revanche, l'article 15 énonce que « 1. l'État riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale. 2. L'État riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les dangers dont il a connaissance, qui menacent la navigation dans sa mer territoriale ». On passe alors d'une consécration et d'une définition du contenu du droit de passage inoffensif à une interdiction explicite et ferme de toute entrave à ce droit.

Dans la Convention de Montego Bay, le droit de passage inoffensif est traité à l'article 17. Il prévoit que « sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ». Par ailleurs, le droit de passage archipélagique est abordé aux articles 52 à 53. L'article 18 explique dans un premier temps la notion de « passage ». Il s'agit en effet du « 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

⁷⁷ P.C. JESSUP, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New-York, G.A. Jennings CO., INC, 1927, p. 120 : « *The right of innocent passage seems to be the result of an attempt to reconcile the freedom of ocean navigation with the theory of territorial waters* ».

⁷⁸ Article 327, Traité de Versailles du 28 juin 1919.

⁷⁹ Article 15, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI* 1956, vol. II, p. 272.

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 ». Dans un second temps, la Convention précise que, pour être qualifié « d'innoffensif », le passage du navire doit être « continu et rapide ». Il doit s'effectuer de manière continue et ne peut être interrompu que dans des circonstances exceptionnelles, telles que le sauvetage en mer ou en raison d'événements extérieurs inévitables. L'article 24⁸⁰ de la Convention impose alors à l'État côtier de ne pas empêcher le passage innoffensif des navires étrangers en dehors des cas prévus.

Si les contours de l'exercice du droit de passage innoffensif dans la mer territoriale sont plus ou moins flous, dans les détroits servant à la navigation internationale, la complexité est encore notable. En effet, l'article 34 de la Convention consacrant le régime juridique des eaux des détroits souligne les compétences des États riverains de ces espaces en des termes confus :

1. Le régime du passage par les détroits servant à la navigation internationale qu'établit la présente partie n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux de ces détroits ni l'exercice, par les États riverains, de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent. 2. Les États riverains des détroits exercent leur souveraineté ou leur juridiction dans les conditions prévues par les dispositions de la présente partie et les autres règles du droit international.

Cette disposition tente alors de souligner que le régime particulier des détroits servant à la navigation internationale ne remet pas en cause la souveraineté et la juridiction des États riverains sur ces eaux. Toutefois, eu égard au fait que cet espace maritime est ouvert aux autres États et étant donné que les compétences de l'État riverain sur ces eaux s'exercent conformément aux autres conditions fixées par la Convention, l'équilibre que l'article 34 tente d'instituer entre la liberté de navigation et les intérêts des États riverains, peut poser des problèmes d'interprétation et d'application. Par ailleurs, dans un espace où le risque que les navires se livrent à des activités illicites est accru, la criminalité maritime est un enjeu majeur. L'exercice des compétences de l'État riverain dans ce cadre est particulièrement délicat, car la frontière entre ce qui constitue un passage innoffensif et ce qui ne l'est pas n'est pas toujours claire. De la même manière, il peut être difficile de déterminer ce qui relève d'une simple

⁸⁰ Article 24, Convention de Montego Bay : 1. L'État côtier ne doit pas entraver le passage innoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention. En particulier, lorsqu'il applique la Convention ou toute loi ou tout règlement adopté conformément à la Convention, l'État côtier ne doit pas : a) imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage innoffensif de ces navires ; b) exercer de discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un État déterminé ou les navires transportant des marchandises en provenance ou à destination d'un État déterminé ou pour le compte d'un État déterminé ».

régulation du passage et ce qui serait constitutif d'une entrave à l'exercice de ce droit de passage international. Une question demeure, car il n'est pas évident de savoir jusqu'à quel degré l'État riverain peut exercer ses compétences sans restreindre la liberté de navigation. À plus forte raison dans le cadre de la lutte contre la criminalité, il n'est pas simple de prendre des mesures rigoureuses de prévention sans compromettre le droit de passage des navires. Cette incertitude juridique peut entraîner des contestations et des conflits entre les États.

Enfin, l'article 21 de la Convention délimite les pouvoirs de police dont dispose l'État côtier pour encadrer la jouissance de ce droit⁸¹. Il énonce, en l'occurrence, huit domaines dans lesquels ce dernier peut adopter des lois et des règlements pour préserver la sécurité de la navigation, la régulation du trafic, prévenir toute atteinte à l'environnement maritime et aux ressources biologiques. En outre, l'État côtier peut imposer aux navires étrangers d'emprunter des voies de circulation données et de suivre des prescriptions concernant la séparation du trafic afin de réguler leur passage⁸². Les navires étrangers sont donc tenus de se conformer à ces indications lors de leur passage dans la mer territoriale.

Divers types de navires jouissent du passage inoffensif : les navires ordinaires transportant des marchandises ou des personnes, les navires commerciaux, les navires de guerre, les sous-marins et autres véhicules submersibles. Les navires étrangers à propulsion nucléaire et les navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par des accords internationaux⁸³. La question de savoir si, en raison de la nature particulière des navires de guerre, l'État côtier peut empêcher leur passage a été débattue dans la doctrine. Certains soutiennent que les navires de guerre bénéficient d'un droit de passage inoffensif dans la mer

⁸¹ Article 21, Convention de Montego Bay : « 1. L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes : a) sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime; b) protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations; c) protection des câbles et des pipelines; d) conservation des ressources biologiques de la mer; e) prévention des infractions aux lois et règlements de l'État côtier relatifs à la pêche; f) préservation de l'environnement de l'État côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution; g) recherche scientifique marine et levés hydrographiques ; h) prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier ».

⁸² Article 22, Convention de Montego Bay : « 1. L'État côtier peut, lorsque la sécurité de la navigation le requiert, exiger des navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale qu'ils empruntent les voies de circulation désignées par lui et respectent les dispositifs de séparation du trafic prescrits par lui pour la régulation du passage des navires ».

⁸³ Article 23, Convention de Montego Bay : « 1. 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 ».

territoriale, au même titre que les autres navires⁸⁴. À l'inverse, Philip JESSUP estime que « *as to warships, the sound rule seems to be that they should not enjoy an absolute legal right to pass through a state's territorial waters any more than an army may cross the land territory* »⁸⁵.

Dans l'affaire du vapeur *Wimbledon*, le juge ne fait pas de distinction entre les navires de guerre et les navires de commerce. En l'espèce, le 21 mars 1921, les autorités allemandes ont refusé l'accès au Canal de Kiel à un navire britannique, le *Wimbledon*, affrété par la société française « Les Affréteurs réunis ». Le motif invoqué est qu'il transportait du matériel militaire destiné à ravitailler la Pologne, alors en guerre contre la Russie. Les autorités allemandes se sont appuyées sur des ordonnances de neutralité du 25 juillet 1920. Le 16 janvier 1923, la France, l'Italie, le Japon et le Royaume-Uni saisirent la Cour permanente de Justice internationale (CPJI) afin qu'elle déclare, entre autres, que le refus de l'Allemagne d'autoriser le passage du navire britannique était contraire à l'article 380 du Traité de Versailles. Cet article prévoit que « le canal de Kiel et ses accès seront toujours libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne ».

La CPJI a estimé que l'Allemagne devrait autoriser l'accès au Canal de Kiel « [...] sur le pied de l'égalité, à tous les navires, sans qu'il y ait à distinguer entre les navires de guerre et les navires de commerce, mais à une condition expresse, c'est que ces navires ressortissent à des nations en paix avec l'Allemagne »⁸⁶. Il ressort donc de cette décision que le passage ne peut en aucun cas être entravé sous prétexte de la nature militaire du navire. En tout état de cause, le passage d'un navire de guerre va être considéré comme « plus dangereux » que celui des autres.

En conclusion, le droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale est établi et protégé. L'État côtier ne doit pas entraver la jouissance de ce droit et ne peut le suspendre que s'il cesse d'être « inoffensif ».

2. La suspension du passage non inoffensif en vue de la prévention et de la répression de la criminalité dans la mer territoriale

L'exercice du droit de passage dans la mer territoriale de l'État côtier s'accompagne d'obligations pour les navires étrangers. Ils doivent notamment observer les réglementations de

⁸⁴ C. ESPALIÚ BERDUD, *Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale : portée du régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Bruxelles, Bruylant, 2007, p.96 ; voir eg. S.KARAGIANNIS, « À propos de la liberté de navigation des navires de pêche », *RBDI*, vol.52, 2019, p.9.

⁸⁵ P.C. JESSUP, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, op. cit., p.120.

⁸⁶ CPJI, *Affaire du vapeur « Wimbledon »*, arrêt du 17 août 1923 (Angleterre, France, Italie, Japon, Pologne c. Allemagne), Rec.1923, p.22.

l'État côtier lors de leur passage dans la mer territoriale ou dans les eaux archipélagiques. L'article 17 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë indique que « les navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif doivent se conformer aux lois et règlements édictés par l'État riverain en conformité avec les présents articles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation ». On trouve dans la Convention de Montego Bay une prescription similaire à l'article 22.

Selon l'article 14§4 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, le passage est inoffensif « tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État riverain ». Cependant, l'article ne fournit pas d'autres précisions pour caractériser un passage « non inoffensif ». Les commentaires de la CDI affirment que l'État côtier peut prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la sécurité dans sa mer territoriale et tous les intérêts qui lui sont reconnus dans cet espace maritime lorsque le passage du navire cesse d'être inoffensif⁸⁷. Il peut notamment « suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage s'il le juge indispensable à la sauvegarde des droits prévus au paragraphe 1 »⁸⁸. La mesure de suspension est en revanche soumise à une obligation de publication⁸⁹. Toutefois, ces formulations ne permettent guère d'établir clairement quel type d'activité compromet la paix, le bon ordre et la sécurité de l'État côtier.

La Convention de Montego Bay adopte une approche plus pertinente, laquelle mérite d'ailleurs une attention particulière dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité en mer. En effet, l'article 19§1 rappelle dans un premier temps que « 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 ». Dans un second temps, l'article énonce une liste d'activités précisant que le passage devient « offensif » lorsqu'un navire se livre à l'une d'entre elles durant son passage. D'après Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL, cette liste instaurée par la Convention de Montego Bay constitue une réelle innovation. En effet, elle apporte une nouvelle série d'obligations de moyen, notamment l'obligation de s'abstenir de se livrer aux activités énumérées, qui s'ajoute

⁸⁷ Article 17§1, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI* 1956, vol. II, p.273.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ *Ibidem*.

à l'ancienne obligation de résultat consistant à ne pas porter atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier⁹⁰.

Le paragraphe 2 de l'article 19 de la Convention évoque, entre autres, l'« embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier » et de la pollution délibérée et grave. Ainsi, si un navire étranger se livre, par exemple, à des trafics illicites de personnes dans la mer territoriale, son passage peut être considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier, qui peut alors le suspendre.

Bien qu'il existe aujourd'hui un large consensus sur le caractère non exhaustif de cette liste, il est regrettable qu'elle ne couvre pas explicitement d'autres activités en mer. Toutefois, en faisant référence à « toute autre activité sans rapport direct avec le passage », l'article permet ainsi d'englober d'autres activités et d'élargir les cas dans lesquels l'État côtier peut suspendre le passage pour lutter contre les activités illicites dans la mer territoriale. Cette disposition confère, dans une certaine mesure, à l'État côtier le pouvoir de déterminer si une activité peut être considérée comme relevant des activités qui rendent le passage « offensif ». Dans cette perspective, Carlos ESPALIU BERDUD précise qu'« il n'est pas nécessaire qu'un réel dommage survienne ; il suffit que l'activité considérée soit susceptible de porter atteinte aux biens protégés, à savoir la paix, le bon ordre et la sécurité de l'État côtier. Néanmoins, il doit s'agir d'activités d'une ampleur significative ». Dans ces conditions, l'État côtier n'a pas à prouver qu'une atteinte lui a été portée ; la seule potentialité évidente de nuire de l'activité en question est suffisante pour justifier la suspension du passage.

Par ailleurs, la Convention de Montego Bay prévoit aussi des droits de protection pour l'État côtier. Dans un premier temps, aux termes de l'article 25§1, ce dernier peut « prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif ». L'usage du verbe *empêcher* dans cet article, contrairement à la suspension du passage cessant d'être inoffensif que suggère l'interprétation de l'article 19 de la Convention, soulève quelques interrogations quant aux liens qu'entretiennent ces deux articles. Le Robert explique qu'empêcher c'est « faire en sorte que cela ne se produise pas ; rendre impossible en s'opposant »⁹¹.

⁹⁰ L. LUCCHINI, M.VOELCKEL, *Droit de la mer : délimitation, navigation, pêche*, t. II., Paris, Pedone, 1996, pp.242-243.

⁹¹ <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/empêcher>

Littéralement, cela peut être compris dans un sens préventif, autrement dit, avant même que le navire passe dans la mer territoriale ou dès lors qu'on soupçonne qu'il y a un risque que le passage ne soit pas offensif. Si on suit alors cette compréhension de l'article, l'État côtier pourrait bien prendre des mesures pour rendre impossible l'entrée même du navire dans sa mer territoriale. Or, dans le cas de l'article 19 de la Convention, la suspension suppose que le passage est déjà entamé et que le navire s'est par ailleurs livré ou est en train de se livrer à une activité non autorisée. Cela peut entraîner des divergences d'interprétation, des confusions au sujet de l'application des droits de protection de l'État côtier et des problèmes d'articulation avec l'article 19.

Dans un deuxième temps, le paragraphe 3 de l'article 25 étend les possibilités d'action de l'État côtier et permet à ce dernier, cette fois-ci, de *suspendre* temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers « si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité ». Ainsi, indépendamment de l'activité pratiquée par le navire, l'État côtier peut suspendre le passage pour simplement des raisons de sécurité. Cela soulève également des interrogations, car ce paragraphe de l'article donne l'impression d'autoriser l'État côtier à empêcher tout passage qui ne rentre même pas dans le cadre de l'article 19.

L'article 25 accorde une grande latitude à l'État, ce qui, bien que pouvant être utile pour prévenir la criminalité dans la mer territoriale, peut aussi être perçu comme une entrave au droit de passage inoffensif des navires étrangers. Elle peut également donner lieu à des abus ou ne pas reposer sur des critères transparents ou prévisibles. Enfin, une interprétation plus large de cet article pourrait sembler suggérer que, même si le navire ne se livre à aucune activité relevant de l'article 19§2, l'État côtier pourrait invoquer des raisons de sécurité pour prétendre que le passage n'est pas offensif et le suspendre, non pas sur la base de l'article 19, mais de l'article 25. Cette situation peut rapidement devenir problématique, d'autant plus que la Convention ne précise pas la nature de ces mesures de protection que peut prendre l'État côtier au titre de l'article 25 et qu'elles pourraient inclure l'emploi de *any force, proportionate to the circumstances, to require a delinquent vessel to leave its territorial sea*⁹².

En définitive, la Convention de Montego Bay a consolidé les pouvoirs de l'État côtier dans la mer territoriale et dans les eaux archipélagiques. En revanche, le droit de passage inoffensif de navires demeure une limitation significative de ses compétences. Il réduit la portée des mesures

⁹² A. SHEARER, « Problems of Jurisdiction and Law Enforcement Against Delinquent Vessels », in H. CAMINOS (ed), *Law of the Sea*, Aldershot, Ashgate/Dartmouth, 2001, p.432 : « *It is enough to postulate that the coastal state may use any force, proportionate to the circumstances, to require a delinquent vessel to leave its territorial sea* ».

que l'État côtier peut adopter pour prévenir et réprimer les activités illicites dans cette zone maritime, puisqu'il lui incombe par le même temps de garantir la liberté de navigation des navires étrangers. Les conditions de suspension du passage d'un navire étant strictement encadrées et parfois ambiguës, l'action de l'État côtier se trouve affaiblie dans la mer territoriale et ses capacités d'intervention sont, de la même manière, restreintes dans le cadre de la lutte contre la criminalité. Il importe désormais d'analyser les compétences dont il dispose en tant qu'État du port et d'évaluer leur pertinence dans ce contexte spécifique.

§2. Les pouvoirs de l'État du port pour lutter contre la criminalité dans les eaux intérieures

Le traitement des eaux intérieures dans les grandes conventions internationales reste extrêmement succinct. Toutefois, cet espace maritime n'est pas pour autant dépourvu d'intérêt juridique. Bien au contraire, il s'agit d'une zone dans laquelle la souveraineté de l'État s'exerce de manière pleine et entière (A).

Par conséquent, l'État du port possède des pouvoirs importants. Ses compétences sont essentielles dans la régulation des activités maritimes et ses prérogatives spécifiques (B) renforcent son rôle dans la lutte contre la criminalité dans cette zone maritime.

A- Les pouvoirs prépondérants de l'État du port dans ses eaux intérieures

L'État du port est toujours un État côtier, mais comme le nuance Maria GAVOUNELI, « *the reverse is not always true* »⁹³. Les Conventions internationales dédiées à la mer sont laconiques en ce qui concerne les compétences de l'État du port et le régime des eaux intérieures⁹⁴.

L'article 1 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë énonce que « la souveraineté de l'État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux extérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de mer territoriale ». L'article 2§1 de la Convention de Montego Bay, quant à lui, prévoit que « la souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale

⁹³ M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, op. cit., p.44.

⁹⁴ L'article 5 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë définit les eaux intérieures comme « les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre ». Cette définition est reprise par l'article 8 de la Convention de Montego Bay.

». La souveraineté de l'État du port dans les eaux intérieures a été alors établie par le truchement de la consécration de celle de l'État côtier dans la mer territoriale.

On perçoit également, dans les dispositions, une volonté manifeste de réunir « territoire », « eaux intérieures » et « mer territoriale » sous un régime juridique unique. Les eaux intérieures sont ainsi considérées comme un prolongement naturel, de sorte qu'il a été affirmé que son régime est « pratiquement identique à celui du territoire terrestre »⁹⁵. Cette indissociation entraîne logiquement une exclusivité de compétence. Cela explique pourquoi certains ont interprété la brièveté des dispositions relatives aux eaux intérieures, une manière pour les rédacteurs de sous-entendre qu'étant donné qu'elles sont assimilées au territoire terrestre, elles reflètent, *de facto et de jure*, la même réalité juridique que ce dernier⁹⁶.

Naturellement, le principe qui prévaut dans cet espace maritime est celui de la pleine souveraineté⁹⁷. Elle est alors une conséquence immédiate de cette fiction du territoire prolongé qui est *a fortiori* manifeste avec la réalité géographique de cet espace qui jouxte immédiatement le territoire terrestre⁹⁸. Dans cette dynamique, il a été avancé que les pouvoirs de l'État du port dans les eaux intérieures sont entiers et que « la pratique internationale montre que l'emprise de l'État du port sur cette zone est à peu près totale »⁹⁹. Il s'agit d'un espace qu'on a voulu faire relever davantage du droit interne de chaque État que du droit international. Gilbert GIDEL souligne à ce propos que « le principe qui domine la condition juridique des eaux dites intérieures est que leur régime est, en règle, déterminé en toute liberté par l'État souverain de ses eaux »¹⁰⁰.

Dans les eaux intérieures, les navires étrangers sont soumis à la réglementation nationale de l'État du port. Ce dernier possède une compétence exclusive pour les contrôler afin qu'ils s'y conforment. Comme le souligne Anne BARDIN, les navires sont soumis aux pouvoirs législatifs, administratifs, judiciaires et juridictionnels de l'État côtier à l'égard de tout acte

⁹⁵ P-M. DUPUY, Y. KERBRAT, *Le Droit international public*, 16e éd. Paris, Dalloz, 2022, p.872.

⁹⁶ Voir eg, G. GIDEL, *Le droit international public de la mer, le temps de paix : les eaux intérieures*, t. II, Châteauroux, Établissements Mellottée, 1932, p.35 : « De façon générale, les eaux intérieures sont, de toutes les eaux dont s'occupe le droit maritime public international, celles sur lesquelles sont le plus accentuées les manifestations de la puissance de l'État du territoire duquel elles font partie » ; voir eg. A. FATTAL, *Les conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 9 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë*, Beyrouth, Librairie du Liban, 1968, p.37 : « Les eaux intérieures étant assimilables à la côte, du point de vue de leur condition juridique, il appartient en principe à l'État riverain d'en établir le statut ».

⁹⁷ J. KRASKA, R. PEDROZO, *International Maritime Security Law*, Boston, Brill Nijhoff, 2013, p.217.

⁹⁸ R-J. DUPUY, « La mer sous compétence nationale », in R. J. DUPUY, D.VIGNES (dir.), *Traité du nouveau droit de la mer*, op. cit., p. 221.

⁹⁹ L. CAFLISCH, « Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation », in D. BARDONNET, M.VIRALLY(dir.), *Le nouveau droit international de la mer*, Paris, Pedone, 1983, p.37.

¹⁰⁰ G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix : les eaux intérieures*, t. II, op. cit, p.10.

illicite commis à bord du navire ou à terre par des membres d'équipage¹⁰¹. Il est également habilité à procéder à toutes les vérifications nécessaires pour s'assurer que ces navires respectent également les normes et les réglementations internationales en vigueur.

L'État du port possède des compétences spécifiques dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans les eaux intérieures, notamment dans les ports. On les mettra en évidence afin d'évaluer leur portée.

B- Les compétences de l'État du port pour lutter contre la criminalité dans les eaux intérieures

Pour lutter efficacement contre les activités illicites dans les eaux intérieures, l'État du port peut notamment, s'agissant de la pêche INN, prendre des mesures non seulement sur le fondement de la Convention, mais aussi des instruments juridiques internationaux spécifiques.

Ainsi, il peut par exemple s'appuyer sur l'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 pour inspecter les navires suspectés de se livrer à des pratiques de pêche INN, avant même qu'ils n'accostent. En outre, l'État du port peut refuser à ces navires l'accès aux installations portuaires, les empêchant de les utiliser pour débarquer leurs prises illégales. Au surplus, « en cas de constat ou de suspicion de pêche INDNR, l'État du port peut en effet empêcher que le poisson pêché illégalement soit vendu, selon une logique de police administrative »¹⁰². De telle manière, il renforce ses capacités à faire face à ces activités illicites dans les eaux intérieures.

Dans le cadre de la lutte contre la pollution marine, l'article 218 de la Convention de Montego Bay confère par ailleurs à l'État du port le pouvoir d'engager des poursuites à l'encontre des navires responsables de rejets :

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, 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 sa Zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Aussi, l'article 219 de la Convention l'autorise à exercer un contrôle rigoureux concernant la navigabilité des navires afin de prévenir tout risque de pollution marine et de neutraliser les menaces potentielles pouvant compromettre l'environnement marin :

¹⁰¹ A. BARDIN, « Coastal state's jurisdiction over foreign vessels », *PIILR*, vol.14, 2002, p.30.

¹⁰² J-L. ITEN, « Les compétences de l'État du port », *AFDI*, vol 56, 2010, p.529.

Sous réserve de la section 7, les États, lorsqu'ils ont déterminé, sur demande ou de leur propre initiative, qu'un navire se trouvant dans un de leurs ports ou à une de leurs installations terminales au large a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller.

De manière générale, l'une des prérogatives les plus significatives de l'État du port réside dans ce pouvoir de restreindre l'accès des navires étrangers à ses installations portuaires, même si, « *it may be said that an international custom has developed in modern times that the access of foreign vessels to these waters should not be denied, except for compelling national reasons* »¹⁰³.

Les ports constituent de ce fait, comme le soutient Erietta SCALIERIS, « le domaine spatial par excellence où l'État exerce son pouvoir discrétionnaire »¹⁰⁴. Le paragraphe 2 de l'article 25¹⁰⁵ de la Convention de Montego Bay reconnaît, par ailleurs, des compétences à l'État du port dans la sauvegarde de la sécurité des installations portuaires. Enfin, le paragraphe 3 de l'article 211 de la Convention de Montego Bay permet également la restriction de l'accès aux ports en vue d'assurer la préservation du milieu marin¹⁰⁶. L'accès au port peut être également limité à des navires si ces derniers causent des troubles à l'ordre public, s'il comporte des risques pour l'environnement ou pour des raisons de sécurité.

Constatons cependant que certaines exceptions à cette limitation d'accès au port existent, notamment pour les navires en détresse ainsi que dans le cadre d'accords bilatéraux conclus avec l'État du port, permettant un accès plus étendu aux navires. Il reste qu'en règle générale, les États doivent favoriser un accès égal à tous les navires. Le navire de guerre étranger doit en revanche obtenir au préalable une autorisation auprès de l'État pour accéder à ses eaux intérieures.

Concernant l'exercice de compétences juridictionnelles, il est désormais établi que le navire reste soumis aux règles de l'État dont il arbore le pavillon *including when it is in the ports and internal waters of other states*¹⁰⁷. Toutefois, l'État du port peut, dans certaines circonstances,

¹⁰³ C. J. COLOMBOS, *The international Law of the sea*, 5^e ed., London, Longsman, 1962, p.78.

¹⁰⁴ H. SCALIERIS, *L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'État côtier en droit de la mer*, Paris, Pedone, 2011, p.47.

¹⁰⁵ Article 25§2, Convention de Montego Bay : « 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 ».

¹⁰⁶ Article 211§3, Convention de Montego Bay.

¹⁰⁷ N. KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2010, p.68 ; « *Every vessel remains subject to the rules of its flag state throughout its voyage including when it is in the ports and internal waters of other states* ».

exercer sa juridiction pénale à bord. L'affaire *Mc Ruby* du 3 mai 1995 en est un exemple saisissant.

En l'espèce, le porte-conteneurs *Mc Ruby* battant pavillon des Bahamas effectuait une traversée entre le port de Takoradi, au Ghana et le port du Havre en France. À son bord, un équipage composé de marins ukrainiens assurait la navigation ainsi que la gestion du navire. Au cours de la traversée en haute mer, l'équipage a découvert neuf passagers clandestins ghanéens à bord. Ceux-ci ont été emprisonnés, exécutés par fusillade, puis jetés à la mer. Cependant, l'un d'entre eux, *Ofusu C*, a survécu à cette exécution. Prenant conscience de la présence de ce survivant, les membres de l'équipage se sont lancés à sa poursuite et ont tenté, sans succès, de le retrouver en vue de l'éliminer. *Ofusu C* a finalement pu arriver au port du Havre sain et sauf et a immédiatement alerté les autorités françaises.

Pour fonder la compétence de la juridiction française, la Cour de cassation a adopté une démarche pragmatique. En effet, elle a estimé que la poursuite du survivant jusque dans les « eaux territoriales » françaises, avec l'intention de lui infliger le même sort que celui réservé aux huit autres passagers clandestins en haute mer, constituait une tentative d'homicide au sens du droit pénal français. Cette circonstance a permis d'établir la compétence des juridictions françaises non seulement pour juger cet acte, mais également pour connaître les crimes qui se sont déroulés auparavant en haute mer, en les considérant comme un tout indivisible.

La Cour s'est également appuyée sur le vieil avis du Conseil d'État du 20 novembre 1806 et sur la Convention de New York du 10 décembre 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants :

Qu'en effet, d'une part, l'avis du Conseil d'État du 20 novembre 1806 ayant valeur législative attribue compétence à la juridiction française pour connaître des infractions commises à bord d'un navire battant pavillon étranger, dès lors qu'elles l'ont été dans les eaux territoriales par ou contre une personne ne faisant pas partie de l'équipage ; Que, d'autre part, l'article 689-2 du Code de procédure pénale issu de la loi du 30 décembre 1985, dont les dispositions ont été reprises par les articles 689-1 et 689-2 du Code de procédure pénale modifiés par la loi du 16 décembre 1992, donne compétence à la juridiction française pour poursuivre et juger, s'il est trouvé en France, quiconque, hors du territoire de la République, s'est rendu coupable de faits qualifiés crime ou délit qui constituent des tortures et autres peines ou traitements cruels inhumains ou dégradants au sens de l'article 1er de la Convention de New York du 10 décembre 1984, en vigueur en France depuis le 26 juin 1987¹⁰⁸.

¹⁰⁸ Cass. Crim, arrêt du 3 mai 1995, n° 95-80.725.

En conclusion, il apparaît que l'État du port dispose de prérogatives étendues et exerce des compétences particulières dans les eaux intérieures, notamment dans les ports. Ainsi, il possède une marge de manœuvre considérable dans le contexte de la criminalité en mer. Plus largement, les développements antérieurs mettent en lumière la prépondérance des compétences de l'État côtier dans les zones sous souveraineté nationale. Néanmoins, cette prééminence, comme on a pu le souligner, est substantiellement limitée par l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, dont l'impact en matière de lutte contre la criminalité en mer est réel.

Dans ces conditions, il n'est pas aisé de maintenir un équilibre entre la mise en œuvre des compétences normatives et d'exécution et la liberté de navigation dans la mer territoriale. Si les compétences juridictionnelles de l'État sont fortement affirmées dans les eaux intérieures, elles sont considérablement restreintes dans la mer territoriale, et nous le montrerons plus en détail par la suite. À ce stade, il devient essentiel de se concentrer dans les analyses suivantes sur les pouvoirs résiduels que possède l'État côtier dans les zones hors souveraineté nationale, et de les évaluer également en les replaçant dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.

Section II : Les pouvoirs résiduels de l'État côtier dans les zones hors souveraineté nationale en matière de lutte contre la criminalité

D'entrée de jeu, il convient de préciser que la réflexion qui suit portera sur les compétences de l'État côtier dans des zones maritimes où il n'exerce pas de souveraineté, mais des « droits souverains ». Ces droits sont de nature particulière : ils ne confèrent pas à l'État côtier une autorité absolue sur ces espaces, mais lui attribuent des compétences strictement fonctionnelles et économiques. Cependant, cela n'enlève rien au rôle clé de l'État côtier, notamment dans la lutte contre la criminalité.

Dans un premier temps, nous examinerons les pouvoirs de l'État côtier dans la zone économique exclusive (ZEE) et sur le plateau continental (§1). On verra que, dans ces espaces, ce dernier dispose de prérogatives importantes en matière d'exploitation et de gestion des ressources naturelles marines. L'État côtier peut exercer une surveillance et un contrôle spécifiques pour assurer la protection et la préservation de ces ressources. Plus particulièrement, ses compétences spécifiques lui permettent de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les activités illicites susceptibles de compromettre leur durabilité, telles que la pêche INN et la pollution marine. Par la suite, nous nous pencherons sur les prérogatives

de l'État côtier dans la zone contiguë (§2) et nous soulignerons les mesures qu'il peut adopter dans les domaines concernés.

L'objectif est de souligner l'étendue des compétences de l'État côtier en matière de la lutte contre la criminalité dans ces espaces maritimes partagés avec d'autres États et les enjeux liés à l'exercice de ces compétences, notamment la conciliation des intérêts des États côtiers avec la liberté de navigation et les droits des autres États.

§1. La pertinence des droits exclusifs dans la ZEE et sur le plateau continental en matière de lutte contre la criminalité

Nous exposerons les droits souverains de l'État côtier dans la ZEE (A) ainsi que sur le plateau continental (B), en mettant en évidence particulièrement leur pertinence dans la lutte contre criminalité en mer.

A- Les droits souverains de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans la ZEE

La ZEE constitue l'une de ces institutions inédites qui ont émergé dans le droit de la mer à la suite de l'adoption de la Convention de Montego Bay. Il n'est guère étonnant que la partie V lui soit entièrement consacrée. Il s'agit, en effet, d'une zone *sui generis*, dotée d'un régime juridique « particulier », qui s'étend spatialement « au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci », pour reprendre les termes de l'article 55 de la Convention.

Cet article précise également que la ZEE est le lieu d'une articulation entre, d'une part, les droits et la juridiction de l'État côtier, d'autre part, les droits et libertés des autres États. Sur ce point, l'article 58 de la Convention clarifie les droits et obligations des autres États dans la ZEE :

1. Dans la zone économique exclusive, 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 visées à l'art. 87, ainsi que de 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, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins. 3 [...] Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.

L'encadrement établi par la Convention s'efforce ainsi, comme l'ont souligné certains auteurs, de concilier le régime de la navigation et le pouvoir de réglementation, relativement élargi, reconnu à l'État côtier dans cette zone maritime¹⁰⁹.

Dans le contexte de la lutte contre la pollution marine, la pêche INN, ainsi que d'autres formes d'atteintes à l'environnement marin, le régime de la ZEE revêt une importance considérable. En effet, la Convention attribue des compétences spécifiques, lui reconnaissant ainsi les moyens juridiques nécessaires pour faire face de manière efficace à ces activités illicites. L'État côtier a alors la responsabilité d'adopter des mesures appropriées pour garantir la gestion durable et la conservation des ressources de sa ZEE.

Les droits d'utilisation de l'État côtier, tels que consacrés à l'article 56 de la Convention, se répartissent en trois grandes catégories de prérogatives :

1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a : a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents; b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne: i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, ii) la recherche scientifique marine, iii) la protection et la préservation du milieu marin; c) les autres droits et obligations prévus par la Convention

Compte tenu des vastes ressources qu'elle renferme, la ZEE offre des opportunités économiques colossales, notamment dans des secteurs comme la pêche, l'exploitation des fonds marins et la production énergétique etc. et représente l'une des nouvelles formes d'utilisation des espaces maritimes par les États¹¹⁰. En vue de favoriser la coopération et d'atteindre une exploitation optimale de ces richesses, l'article 62§2¹¹¹ de la Convention donne la possibilité à l'État côtier d'autoriser d'autres États, par voie d'accords ou d'arrangements, à exploiter le reliquat des captures si sa capacité d'exploitation est inférieure au volume admissible. Cette ouverture qui peut consolider les relations économiques et diplomatiques entre les États

¹⁰⁹ D. DA SILVA, *Les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime*, Thèse de Doctorat, Université Paris I, 1998, p.70.

¹¹⁰ R. RODIERE, E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, 12e éd., Paris, Dalloz, 1997, p.2.

¹¹¹ Article 62§2, Convention de Montego Bay : « L'État côtier détermine sa capacité d'exploitation des ressources biologiques de la zone économique exclusive. Si cette capacité d'exploitation est inférieure à l'ensemble du volume admissible des captures, il autorise d'autres États, par voie d'accords ou d'autres arrangements et conformément aux modalités, aux conditions et aux lois et règlements visés au par. 4, à exploiter le reliquat du volume admissible; ce faisant, il tient particulièrement compte des art. 69 et 70, notamment à l'égard des États en développement visés par ceux-ci ».

demeure toutefois un facteur de risque: celui de la surexploitation et de l'épuisement des ressources de la ZEE. En vue d'assurer une gestion durable de ces dernières et la conservation des ressources biologiques, l'article 61§2 de la Convention énonce que « l'État côtier, compte tenu des données scientifiques les plus fiables dont il dispose, prend des mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter que le maintien des ressources biologiques de sa zone économique exclusive ne soit compromis par une surexploitation ». Ainsi, quand il accorde à d'autres États l'accès à sa ZEE, leurs ressortissants, comme l'indique l'article 62§4 « se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'État côtier ». De manière plus spécifique, l'État côtier a la responsabilité de veiller à la conservation des espèces vulnérables, y compris les grands migrateurs, les mammifères marins, ainsi que les stocks anadromes et catadromes. Les articles 64, 65, 66, 67 et 68 soulignent l'importance de mettre en œuvre des mesures adaptées pour protéger ces espèces. Dans l'affaire *du thon à nageoire bleue*, le TIDM a déclaré que « les parties devraient redoubler d'efforts visant à coopérer avec d'autres participants à la pêche au thon à nageoire bleue en vue d'assurer la conservation du stock et de promouvoir son exploitation optimale »¹¹².

Il y a donc, dans ces dispositions, une volonté de rationaliser l'exploitation des ressources de la ZEE et de veiller à leur conservation. La Convention reconnaît les intérêts économiques des États et des autres États dans cette zone maritime et tente de les articuler avec la préservation des ressources marines. Les enjeux environnementaux sont d'une importance majeure, en particulier dans le contexte de la lutte contre la pêche INN. Ce fléau menace la durabilité des stocks halieutiques de la ZEE, les efforts entrepris par les États côtiers pour préserver l'équilibre écologique, et, plus loin, la sécurité alimentaire mondiale. La pêche illégale représente alors un défi pour l'exercice par l'État côtier de ses droits souverains dans la ZEE et met en cause sa capacité à assurer la durabilité des ressources marines. L'ouverture de cet espace à d'autres États peut rendre sa surveillance et le contrôle des pêches particulièrement difficiles.

L'article 73¹¹³ de la Convention confère à l'État côtier le pouvoir de prendre « toutes les mesures nécessaires » pour garantir le respect des lois et règlements établis en vertu des droits qui lui sont reconnus par l'article 56. Des mesures telles que l'arraisonnement, l'inspection et

¹¹² TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), ordonnance du 27 août 1999, p. 296 §78.

¹¹³ Article 73§1, Convention de Montego Bay : « Dans l'exercice de ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la zone économique exclusive, l'État côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ».

la saisie, ainsi que la poursuite du navire devant les juridictions nationales compétentes, sont expressément autorisées par les articles 73 et 56. Toutefois, le libellé de l'article laisse entendre par le « y compris » que ces mesures ne sont pas exhaustives. Cela dit, il existe une certaine ambiguïté quant à la totalité des actions qui peuvent être entreprises ou à leurs limites, bien que les dispositions excluent certaines formes de sanctions, notamment l'emprisonnement ou des châtiments corporels¹¹⁴.

Dans ces conditions, des divergences d'interprétation ou certaines mesures prises par l'État côtier, telles que la confiscation, pourraient donner lieu à des tensions et compromettre, à terme, comme on le verra plus bas, l'efficacité de certaines procédures, comme la procédure de prompt mainlevée¹¹⁵. Par conséquent, cette grande latitude accordée à l'État côtier dans l'appréciation des mesures nécessaires en fonction des circonstances pourrait, dès lors, engendrer des situations d'arbitraire, des abus ou des conflits d'intérêts, notamment vis-à-vis des droits de l'État du pavillon.

Il est prévu à l'article 73§4 de la Convention que lorsque l'État côtier procède à la saisie ou à l'immobilisation d'un navire, il est tenu de notifier cette mesure à l'État dont il arbore le pavillon sans délai¹¹⁶. Il est également dans l'obligation de libérer le navire dès qu'une caution ou une garantie suffisante a été fournie, conformément à l'article 73§2 de la Convention. Cette exigence permet de maintenir un équilibre entre les droits de l'État côtier, notamment l'exercice de ses droits souverains dans sa ZEE, et ceux de l'État du pavillon, qui veille à garantir la liberté de navigation et à défendre les intérêts des navires sous son immatriculation.

Dans l'Affaire du *Monte Confurco*, le TIDM a souligné dans cet ordre d'idées que « l'article 73 identifie deux intérêts, l'intérêt que représente pour l'État côtier la prise de toutes mesures qui lui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés d'une part, et l'intérêt que représente pour l'État du pavillon l'obtention sans délai d'une mainlevée de l'immobilisation de ses navires et d'une libération de leurs équipages, d'autre part. Se trouve ainsi établi un juste équilibre entre les deux intérêts »¹¹⁷.

¹¹⁴ Article 73§3 : « 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 ».

¹¹⁵ Nous y reviendrons.

¹¹⁶ Article 73§4 : « Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'État côtier notifie sans délai à l'État du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite ».

¹¹⁷ TIDM, *Affaire du « Monte Confurco »* (Seychelles c. France), arrêt du 18 décembre 2000, p.108, §70.

Cependant, étant donné que l'article 73 ne définit pas explicitement le montant de la caution ou de la garantie, une autre grande marge de manœuvre est laissée à l'État côtier. En l'absence de critères objectifs clairs, des évaluations et des applications disparates peuvent survenir, en fonction des contextes nationaux. Ainsi, ce qui serait jugé suffisant ou approprié par un État côtier pourrait être perçu comme excessif par un autre. Par ailleurs, l'absence d'un critère de proportionnalité pour moduler les mesures prises suivant l'infraction commise par le navire pourrait compromettre une application juste et impartiale de l'article 73. Néanmoins, l'immédiateté de la libération du navire, imposée à l'État côtier dès qu'une garantie ou une caution suffisante a été versée, traduit une volonté de tempérer les contraintes exercées sur le navire et de limiter les effets négatifs sur le commerce international.

Afin de lutter contre la pêche illégale et toute atteinte à l'environnement marin, l'État côtier peut se doter d'une législation plus stricte que celle prévue par la Convention de Montego Bay. En ce qui concerne la réglementation de la pêche, il joue un rôle fondamental dans la régulation de l'accès des navires étrangers à la ZEE. Dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, cette réglementation rigoureuse offre à l'État côtier des moyens efficaces, en théorie, pour empêcher les navires de s'adonner à des pratiques de pêche non autorisées, susceptibles de compromettre les ressources halieutiques de cette zone maritime.

De manière générale, l'une des particularités de la ZEE réside dans le fait qu'elle soit essentiellement focalisée sur la protection de l'environnement marin. La Convention accorde elle-même une attention particulière à cette question, comme en témoignent les nombreuses dispositions qui y sont consacrées¹¹⁸. En plus de formuler une obligation générale à tous les États de protéger et de préserver le milieu marin, l'article 194§3 de la Convention prévoit que « les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin ».

En matière de pollution par les navires dans la ZEE, l'article 211§5 de la Convention souligne que l'État côtier a la possibilité d'adopter « des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale ».

¹¹⁸ Toute la partie XII de la Convention de Montego Bay est consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin.

En tant qu'État du port, l'État côtier peut « tenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive » comme le prévoit l'article 220§1. Il peut également demander au navire « de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise » au titre de l'article 220§3.

Enfin, les États côtiers peuvent autoriser des projets de recherche scientifique dans la ZEE. Cependant, en vue de protéger l'environnement marin, ils peuvent refuser de donner leur consentement au projet comme l'admet l'article 246§5 de la Convention « si le projet a une incidence directe sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques; b) si le projet prévoit des forages dans le plateau continental, l'utilisation d'explosifs ou l'introduction de substances nocives dans le milieu marin ». À cet égard, il convient de noter que ces réglementations ne concernent pas uniquement les navires étrangers, mais s'appliquent aux navires battant pavillon de l'État côtier lui-même.

Il est manifeste que les pouvoirs de l'État côtier dans la ZEE sont significatifs et particulièrement pertinents dans la lutte contre la pollution marine, la pêche illicite, ainsi que contre toutes les atteintes à l'environnement marin et aux ressources de la ZEE. Il est opportun de présenter également les compétences spécifiques dont l'État côtier dispose sur son plateau continental. Bien que ces droits présentent des similitudes, ils se distinguent sur plusieurs points.

B- Les pouvoirs de l'État côtier pour combattre la criminalité sur le plateau continental

On peut affirmer avec Georges SCELLE que le plateau continental est une notion « de nature révolutionnaire »¹¹⁹ en raison du tournant décisif que son introduction a représenté dans le droit positif. En effet, celle-ci a permis de limiter la liberté absolue de la haute mer et de la rationaliser.

Sa consécration traduit la volonté de reconnaître à l'État côtier, des compétences particulières « entre deux » dans cette zone maritime. Considéré comme le prolongement naturel du territoire

¹¹⁹ G. SCELLE, *Plateau continental et droit international*, Paris, Pedone, 1995, p.5.

terrestre¹²⁰ en mer, le plateau continental reflète l'existence d'une unité de gisement entre les ressources qu'il renferme¹²¹ et celles du territoire terrestre. Dans l'*Affaire du plateau continental de la mer du Nord*, la CIJ a souligné avec justesse la particularité de cette zone maritime :

La doctrine du plateau continental est l'un des cas récents d'empiétement sur des espaces maritimes qui, pendant la plus grande partie de l'histoire, ne relevaient de personne. Zone contiguë et plateau continental sont à cet égard du même ordre. Dans les deux hypothèses, on applique le principe que la terre domine la mer; il est donc nécessaire de regarder de près la configuration géographique des côtes des pays dont on doit délimiter le plateau continental. C'est l'une des raisons pour lesquelles la Cour ne pense pas qu'on puisse négliger les configurations nettement excentriques, car puisque la terre est la source juridique du pouvoir qu'un État peut exercer dans les prolongements maritimes, encore faut-il bien établir en quoi consistent en fait ces prolongements. Et cela surtout lorsqu'il ne s'agit plus de zones aquatiques comme la zone contiguë mais d'espaces terrestres submergés, car le régime juridique du plateau continental est celui d'un sol et d'un sous-sol, deux mots qui évoquent la terre et non pas la mer¹²².

Le concept trouve son origine dans le discours du président Harry TRUMAN du 28 septembre 1945 qui en établissait les fondements juridiques. Cette prise de position politique des États-Unis a suscité un vif intérêt des États pour cette zone. Elle a entraîné un déferlement de revendications de la zone par des pays de l'Amérique latine¹²³, motivés principalement par les richesses biologiques et minérales des plateaux continentaux. Le Traité de Paria de 1942, signé le 26 février 1942 entre la Grande Bretagne et le Venezuela, tient lui aussi une place singulière dans les origines de cette institution. La définition du plateau continental a connu une évolution significative entre la Convention de Genève sur le plateau continental du 29 avril 1958¹²⁴ et la

¹²⁰ Article 76§1, Convention de Montego Bay : « Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure ».

¹²¹ Les plateaux continentaux présentent un intérêt particulier pour les États eu égard aux richesses naturelles qu'ils renferment. Voir à ce propos, C.VALLEE, *Le plateau continental dans le droit positif actuel*, Thèse de Doctorat, 1970, Université de Paris, p.14 ; voir eg. O. DE FERRON, *Le droit international de la mer*, t. II. Paris, Librairie Minard, 1960, p.107 ; voir eg. R-J. DUPUY, *L'océan partagé : analyse d'une négociation : troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, Paris, Pedone, 1979, p. 4.

¹²² CIJ, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord* ((République fédérale d'Allemagne c/Danemark et Pays-Bas), ordonnance du 26 avril 1968, p.52 § 96.

¹²³ Dans cette course soudaine aux trésors, on trouve des pays comme le Mexique et le Cuba, l'Argentine, le Chili et l'Équateur.

¹²⁴ Article 1, Convention de Genève sur le plateau continental de 1958 : « Aux fins des présents articles, l'expression « plateau continental » est utilisée pour désigner a. le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions ; b. le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux côtes des îles selon trois critères » ; voir eg. Article 67, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI* 1956, vol. II, p.296 : « Aux fins des présents articles, l'expression "plateau continental" »

Convention de Montego Bay¹²⁵. Il s'agit d'une zone particulièrement sujette à contentieux, comme l'attestent le grand nombre de litiges relatifs aux délimitations du plateau continental¹²⁶. L'article 77 de la Convention, consacre les droits souverains de l'État côtier sur le plateau continental en vue de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Il s'agit de droits exclusifs dans la mesure où « si l'État côtier n'explore pas le plateau continental ou n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans son consentement exprès » comme le souligne l'article 77§2. Dans son article 78, la Convention apporte une précision concernant les droits des États tiers sur les eaux surjacentes et l'espace aérien au-dessus du plateau continental¹²⁷. Elle réaffirme également que la liberté de navigation ne doit pas être entravée, garantissant de cette manière un équilibre entre les droits des États côtiers et ceux des autres États.

Par conséquent, dans le contexte de la lutte contre la criminalité, les compétences de l'État côtier sur le plateau continental sont essentiellement axées sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles présentes dans cette zone maritime. Ces compétences incluent la protection de ces ressources contre toute forme d'exploitation illicite menée sans son consentement ou encore des exploitations abusives, même lorsqu'elles sont réalisées avec son autorisation.

Par exemple, l'État côtier peut donner son consentement à la réalisation de projets de recherche scientifique sur son plateau continental conformément aux dispositions de l'article 246 de la Convention. Mais il est de sa responsabilité de refuser d'accorder une suite favorable à ces

est utilisée pour désigner le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres (environ 100 brasses) ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions ».

¹²⁵ Article 76, Convention de Montego Bay : « 1. Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure ».

¹²⁶ Quelques affaires relatives à la délimitation du plateau continental dans la jurisprudence internationale : CIJ, Ordonnance du 26 Avril 1968, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord* ((République fédérale d'Allemagne c/Danemark et Pays-Bas) ; CIJ, arrêt du 19 Décembre 1978, *Affaire du plateau continental de la mer Égée* (Grèce c/ Turquie) ; CIJ, arrêt 24 Février 1982, *Affaire du plateau continental* (Tunisie c /Jamahiriya arabe libyenne) ; CIJ, arrêt du 12 Octobre 1984, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Golfe du Maine* (Canada c/ USA) ; TIDM, Ordonnance du 19 Août 2011, *Affaire relative à la délimitation maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale*.

¹²⁷ Article 78, Convention de Montego Bay : « 1. Les droits de l'État côtier sur le plateau continental n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes ou de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux. 2. L'exercice par l'État côtier de ses droits sur le plateau continental ne doit pas porter atteinte à la navigation ou aux droits et libertés reconnus aux autres États par la Convention, ni en gêner l'exercice de manière injustifiable ».

projets dans les conditions prévues par le paragraphe 5 du même article. Plus précisément, l'État côtier peut s'opposer à un projet de recherche scientifique marine « a) si le projet a une incidence directe sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques; b) si le projet prévoit des forages dans le plateau continental, l'utilisation d'explosifs ou l'introduction de substances nocives dans le milieu marin ». Ces dispositions témoignent de la large latitude dont dispose l'État côtier pour réglementer l'utilisation des ressources de la ZEE et pour contrôler les activités effectuées sur le plateau continental, dans le but de préserver l'environnement marin et d'assurer une gestion durable de ces richesses naturelles.

La marée noire survenue dans le golfe de Campêche en 1979, ainsi que la fuite de pétrole du *Deepwater Horizon* en 2010 illustrent, de manière éloquente, les dommages considérables qui peuvent résulter de l'exploitation pétrolière sur le plateau continental. Ces incidents mettent également en lumière les risques relatifs aux activités d'extraction des ressources naturelles. Il est donc important que l'exploration et l'exploitation des ressources du plateau continental tiennent compte de la préservation des écosystèmes marins.

Il est alors du devoir de l'État côtier, sur la base des compétences qui lui sont reconnues par la Convention, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les dommages environnementaux, d'adopter des réglementations strictes pour encadrer les activités entreprises sur le plateau continental et d'instituer des mécanismes de contrôle efficaces pour s'assurer qu'elles se déroulent dans le respect des lois et des règlements établis. L'État côtier doit donc veiller à ce que toutes les utilisations faites de ces ressources soient conformes aux principes de durabilité et respectueuses des intérêts économiques et environnementaux.

En complément de la Convention de Montego Bay, l'article 2 Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental enrichit le cadre juridique destiné à protéger les infrastructures maritimes installées aux fins de son exploration et de son exploitation :

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement : a) s'empare d'une plate-forme fixe 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'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme, ou c) détruit une plate-forme fixe ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité, ou d) 5 place ou fait placer sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire la plate-forme fixe ou de nature à compromettre sa sécurité.

Cette disposition va bien au-delà de ce que prévoit la Convention et identifie d'autres comportements illicites que l'État côtier peut sanctionner sur le plateau continental. En considérant ces actes comme des infractions pénales, le Protocole lui confère un pouvoir renforcé pour sanctionner ceux qui se livrent à de tels actes. Il permet également de protéger les installations dédiées à l'exploration et à l'exploitation des ressources qu'elles renferment.

Par ailleurs, en vue de donner effet au Protocole, comme l'énonce l'article 3, « chaque État Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées aux art. 2, 2bis et 2ter quand l'infraction est commise ». Ces dispositions viennent alors consolider, non seulement le cadre juridique établi par la Convention SUA, mais également celui mis en place par la Convention concernant le plateau continental.

En outre, en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine par immersion, l'article 210§5 de la Convention prévoit que « l'immersion dans la mer territoriale et la Zone économique exclusive ou sur le plateau continental ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'État côtier; celui-ci a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion, après avoir dûment examiné la question avec les autres États pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables ». En vue donc de faire face à cette forme de pollution sur le plateau continental, l'État côtier peut adopter des lois et des règlements efficaces et prendre les mesures nécessaires, conformément à la Convention et aux normes internationales applicables¹²⁸.

En conclusion, il ressort des développements précédents que les compétences de l'État côtier sur le plateau continental se caractérisent par leur nature fonctionnelle et sont limitées à l'encadrement d'activités spécifiques. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer en particulier, l'État côtier possède des droits souverains exclusifs pour prévenir et réprimer toutes les activités illicites liées à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental, ainsi que pour faire face à la pollution marine et aux actes illicites relatifs aux installations présentes sur le plateau.

¹²⁸ Voir eg. article 216, Convention de Montego Bay : « 1. Les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion sont mis en application par : a) l'État côtier, pour ce qui est de l'immersion dans les limites de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive ou sur son plateau continental ; b) l'État du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui; c) tout État, pour ce qui est du chargement de déchets ou autres matières sur son territoire ou à ses installations terminales au large ».

Cependant, en raison même de la nature de ces droits, ils demeurent limités et n'impliquent pas de souveraineté sur cette zone maritime. En outre, l'État côtier, dans l'exercice de ses compétences sur le plateau continental, doit tenir compte des droits des autres États, notamment en garantissant la liberté de navigation et de survol aérien. Dans cette optique, cette nécessité de concilier les compétences fonctionnelles avec les droits internationaux montre toute la complexité de la gestion de cette zone.

On ne peut clore cette série de réflexions sur les compétences de l'État côtier dans les différents espaces maritimes sans évoquer celles que le droit international lui reconnaît dans la zone contiguë. Elles revêtent également une grande importance dans le contexte de la lutte contre les activités illicites.

§2. Les pouvoirs de police de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans la zone contiguë

L'État côtier exerce des pouvoirs de police dans la zone contiguë, prérogatives qui sont d'une importance capitale dans la protection de ses intérêts nationaux. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité maritime, en particulier, on s'attellera à mettre en lumière l'étendue de ces compétences et à évaluer leur portée.

L'analyse se concentrera sur deux axes : d'une part, on rappellera la consécration de l'institution de la zone contiguë (A) dans les conventions internationales. D'autre part, il sera essentiel d'approfondir les domaines d'exercice des compétences de l'État côtier dans cet espace maritime (B).

A- La consécration du régime juridique de la zone contiguë

Dans une tentative de définition, Gilbert GIDEL, qui a joué un rôle prépondérant dans la clarification du concept, considère la zone contiguë comme « l'espace où l'État riverain exerce, au-delà de la limite des eaux territoriales, certaines compétences rigoureusement spécialisées, et auxquelles il ne saurait prétendre sur le reste des espaces appartenant à la haute mer »¹²⁹.

Lorsqu'on compare les définitions proposées par l'article 24§1 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë et par l'article 33§1 de la Convention de Montego Bay, quelques différences émergent. Tout d'abord, la première Convention fait référence à une «

¹²⁹ G. GIDEL, *Le droit international public de la mer : le temps de paix*, t. III, *La mer territoriale et la zone contiguë*, op.cit., p.14.

zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale », tandis que la seconde se contente de désigner cette zone comme « zone contiguë à sa mer territoriale ». Ensuite, en ce qui concerne la largeur de cette zone, la Convention de Genève la fixe à 12 milles nautiques, alors que la Convention de Montego Bay l'élargit à 24 milles marins à partir des lignes de base¹³⁰. Enfin, on note une évolution du vocabulaire utilisé pour désigner les infractions dans la zone contiguë.

La Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë évoque des « contraventions » aux lois et règlements de l'État côtier en matière douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration. À l'inverse, la Convention de Montego Bay parle d'« infractions » dans les mêmes domaines. De ces différences, on peut déjà déduire qu'en élargissant la largeur de la zone et effectuant ces modifications de terminologie, la Convention de Montego Bay semble fournir une approche plus extensive des compétences de l'État côtier dans cette zone maritime et plus protectrice de ses intérêts dans la zone contiguë. Charles DEBBASCH souligne opportunément dans cette optique que « la zone contiguë permet, en droit de la mer, à un État, de protéger certains de ses intérêts particuliers dans la haute mer. Elle autorise, à titre exceptionnel, l'extension des compétences de l'État riverain dans un domaine normalement fermé à toute intrusion étatique »¹³¹.

L'origine de la zone contiguë remonte aux *Hovering Acts* de la Grande-Bretagne qui ont été mis en œuvre au XVIIIe siècle. Ces actes permettaient de saisir des navires engagés dans des activités de contrebande dans une zone située en dehors de la mer territoriale, s'étendant jusqu'à 24 milles marins des côtes. L'objectif principal était de protéger les intérêts britanniques, en permettant d'imposer des taxes sur les importations afin de générer des recettes douanières nécessaires au financement des guerres à l'étranger. Les États-Unis emboîtèrent le pas en concluant des *Liquor Treaties* entre 1913 et 1933 pour combattre la contrebande d'alcool. L'utilisation de la zone contiguë de contexte est particulièrement intéressante, car elle illustre une approche concrète des pouvoirs de l'État côtier dans cet espace maritime.

On a pu lire que l'institution de la zone contiguë répond à un besoin spécifique : celui de permettre à l'État côtier de disposer de pouvoirs de contrôle, notamment en ce qui concerne les

¹³⁰ J. E. NOYES, « The territorial Sea and Contiguous Zone », in D. R. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, K. N. SCOTT, T. STEPHENS (eds), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, p.110 : « Ultimately, extending the contiguous zone appears to be part of the compromise package that preserved navigational rights and various other high seas freedoms in the EEZ in exchange for considerable, but still limited, coastal State authority over the EEZ ».

¹³¹ C. DEBBASCH, « La zone contiguë en droit aérien », *RGA*, n°3, 1961, p.5.

intérêts douaniers et fiscaux, dans une zone immédiatement adjacente à la mer territoriale¹³². Il s'agit d'un espace régi par les règles de compétence similaires à celles qui s'appliquent dans la ZEE et sur le plateau continental, mais dont les domaines d'exercice sont spécifiques et distincts.

B- Les pouvoirs de police de l'État côtier dans la zone contiguë pour lutter contre la criminalité

Les compétences de l'État côtier dans sa zone contiguë sont consacrées à l'article 24§1 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et sur la zone contiguë :

Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'État riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue : a) De prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale ; b) De réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

L'article 33 de la Convention de Montego Bay, par ailleurs, reprend les dispositions de l'article 24 de la Convention de Genève et introduit quelques modifications comme susmentionné :

Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contiguë, l'État côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de : a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale ; b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Aux termes de ces deux articles, les compétences de l'État côtier dans la zone contiguë se limitent strictement aux quatre domaines définis. En conséquence, il ne peut revendiquer des droits économiques comme dans la ZEE, ni prétendre à un quelconque titre de souveraineté dans cette zone. Il n'y exerce que des pouvoirs de police réduits. Dans cette perspective, Hüseyin PAZARCI a affirmé que ce pouvoir de contrôle, tant dans son aspect préventif que répressif, renvoie à des compétences essentiellement administratives¹³³. Par ailleurs, l'État côtier ne peut exercer sa compétence dans la zone contiguë que si l'infraction a été commise dans la mer territoriale ou sur son territoire terrestre, et si elle concerne l'un des quatre domaines spécifiés. Ainsi, les violations survenues dans la zone contiguë elle-même sont exclues du champ d'application de l'article 33 de la Convention.

¹³² N. Q. DINH, A. PELLET, P. DAILLIER, M. FORTEAU, A. MIRON, *Droit international Public*, 9e éd., Paris, LGDJ, 2022, p. 1613 : « L'idée est que dans une portion de mer "contiguë" à la mer territoriale, l'État riverain devrait conserver certains pouvoirs exclusifs mais limités. La zone contiguë apparaît ainsi comme une zone de transition dont la fonction est d'atténuer le contraste entre le régime de la haute mer et celui de la mer territoriale ».

¹³³ H. PAZARCI, « Le concept de zone contiguë dans la convention sur le droit de la mer de 1982 », *RBDI*, vol. 18, p.250.

Selon les dispositions de l'article 111 §1 de la Convention, l'État côtier peut exercer un droit de poursuite dans la zone contiguë s'il a « de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements ». Toutefois cette poursuite « ne peut être engagée que s'il a violé des droits que l'institution de cette zone a pour objet de protéger ». En d'autres termes, l'État côtier ne peut exercer son droit de poursuite que lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire a violé les lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Toute tentative de poursuite en dehors de ces conditions constituerait un abus de droit. Ainsi, comme l'énonce l'article 111§8, « 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 ». Dans l'*affaire du navire « Saiga » n°2*, le TIDM a conclu « qu'aucune loi ou qu'aucun règlement de la Guinée applicable conformément à la Convention n'a été violé par le Saiga. Il s'ensuit qu'il n'y avait en l'espèce aucune base juridique à l'exercice du droit de poursuite par la Guinée »¹³⁴. Cette règle vise à garantir que l'exercice du droit de poursuite par l'État côtier ne compromette pas les droits des navires étrangers et à les protéger contre des abus potentiels.

Cela dit, dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la zone contiguë, cette restriction du contrôle de l'État côtier aux seules infractions relevant de certains domaines spécifiques restreint considérablement l'étendue de ses actions dans cet espace maritime. Par ailleurs, le contenu de ce « contrôle nécessaire » n'est pas clairement défini, ni par la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, ni par la Convention de Montego Bay. Cette absence de précision laisse une marge d'interprétation importante à l'État côtier, lui permettant d'adopter les mesures qu'il juge appropriées pour prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration.

En outre, la Convention reconnaît un autre domaine de compétence particulier à l'État côtier dans sa zone contiguë : la protection des objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer. L'article 303§2 de la Convention de Montego Bay prévoit que « pour contrôler le commerce de ces objets, l'État côtier peut, en faisant application de l'art. 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois

¹³⁴ TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), arrêt du 1er juillet 1999, p.60 §149.

et règlements de l'État côtier visés à ce même article ». Ainsi, le fait de procéder à l'enlèvement de ses objets sans l'accord de l'État côtier constitue une infraction et l'État côtier peut exercer sa compétence au titre de l'article 33 de la Convention. C'est sans nul doute une innovation originale et importante¹³⁵.

Plus globalement, une Convention a été adoptée à Paris le 2 novembre 2001, dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) : il s'agit de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique¹³⁶. En son article 3, la Convention de l'UNESCO clarifie sa relation avec la Convention de Montego Bay : « Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits, à la juridiction et aux devoirs des États en vertu du droit international, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La présente Convention est interprétée et appliquée dans le contexte de et en conformité avec les dispositions du droit international, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». Ainsi, la Convention de l'UNESCO se positionne comme un cadre complémentaire à celui de l'article 303 de la Convention de Montego Bay, apportant des précisions et des mesures spécifiques pour protéger et préserver le patrimoine subaquatique.

Dans son préambule, la Convention de l'UNESCO évoque les interventions non autorisées ainsi que l'intensification des exploitations commerciales qui constituent une menace pour le patrimoine sous-marin. C'est dans cette optique qu'il a été jugé bon de mettre en place une convention pour établir des règles strictes de gestion et de conservation, conformément au droit international. L'article 8 de la Convention de l'UNESCO fait référence à la zone contiguë et prévoit que « sans préjudice, et en sus, des art. 9 et 10, ainsi qu'en application de l'art. 303, par. 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États parties peuvent réglementer et autoriser les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique dans leur zone contiguë. Ce faisant, ils prescrivent l'application des Règles ». Cette disposition confère alors la possibilité aux États côtiers de réglementer les interventions dans leur zone contiguë et de veiller à leur régularité.

Tout comme la Convention de Montego Bay, la Convention de l'UNESCO invite les États à coopérer pour assurer la protection du patrimoine culturel subaquatique. Cependant, elle va au-

¹³⁵ Voir à ce propos, V. L. GUTIÉRREZ CASTILLO, « La zone contiguë dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », *Journal de Conseil - Conseil International pour l'Exploration de la Mer*, vol.7, 2003, p.154 : « L'une des nouveautés les plus importantes apportées par la CNUDM est l'attribution aux États côtiers du droit de fiscaliser le trafic des objets archéologiques et historiques trouvés dans les fonds marins de la zone contiguë réglementé par l'article 303.2 de la CNUDM ».

¹³⁶ Désormais, Convention de l'UNESCO.

delà du simple cadre coopératif en offrant des mécanismes spécifiques, des mesures plus concrètes et des sanctions à mettre en œuvre dans cette perspective. Par exemple, l'article 14 demande aux États de prendre des « mesures pour empêcher l'entrée sur leur territoire, le commerce et la possession de patrimoine culturel subaquatique exporté illicitement et/ou récupéré » en violation de la Convention de l'UNESCO. De même, l'article 16 requiert des États de prendre « toutes les mesures opportunes pour s'assurer que leurs nationaux et les navires battant leur pavillon s'abstiennent de procéder à des interventions sur le patrimoine culturel subaquatique. Enfin, l'article 17 précise que les sanctions doivent être « suffisamment rigoureuses » pour garantir le respect de la Convention de l'UNESCO et dissuader toute activité illégale.

En guise de conclusion, il convient de souligner que les compétences de l'État dans la mer territoriale, dans les eaux archipélagiques et dans les eaux intérieures sont affirmées et renforcées par le droit international. La Convention de Montego Bay a en effet contribué de manière significative à la consolidation des pouvoirs de l'État côtier, l'État du port et l'État archipélagique dans les espaces maritimes sous souveraineté nationale. Par conséquent, les compétences normatives et d'exécution de l'État sont considérablement étendues dans ces zones, notamment dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité en mer. Cependant, comme souligné, ces droits exclusifs sont limités par droit de passage inoffensif des navires étrangers, restreignant ainsi la portée du pouvoir de réglementation de l'État côtier et de ses actions dans la mer territoriale. Les cas dans lesquels le passage cesse d'être inoffensif et permettent à l'État côtier ou archipélagique d'intervenir à bord d'un navire pour prévenir ou réprimer une activité illicite sont par ailleurs strictement encadrés. Quant aux droits de protection reconnus à l'État côtier ou aux compétences des États riverains des détroits internationaux, ils sont loin d'être précis et peuvent donner lieu à des interprétations variées, voire à des tensions relatives à leur application, notamment dans le contexte de la lutte contre la criminalité. Concernant les compétences de l'État côtier dans la ZEE et sur le plateau continental, elles sont pertinentes dans la lutte contre la pollution marine, la pêche INN, ainsi que contre différentes atteintes à l'environnement marin, mais elles demeurent très spécifiques. Dans la zone contiguë par ailleurs, l'État côtier ne dispose que de pouvoirs de police réduits, limités aux quatre domaines mentionnés et aux infractions qui ont lieu à terre ou dans la mer territoriale. Enfin, de manière plus globale, les dispositions de la Convention établissent un cadre juridique très général, qui bien qu'essentiel, ne précise pas toujours les mesures concrètes que l'État côtier peut adopter en vertu des compétences qui lui sont reconnues dans les

différents espaces maritimes étudiés. Les lignes suivantes aborderont les compétences de l'État du pavillon face à la criminalité en haute mer, en mettant en lumière les défis qui se posent dans cette zone maritime à la fois libre et vulnérable.

Chapitre II : Les compétences de l'État du pavillon face à la criminalité en haute mer

La mer renvoie, à tout point de vue, à un maître-mot : la liberté. Tout l'édifice du droit de la mer a été échafaudé sur ce principe angulaire. Il est par-dessus tout consubstantiel à la haute mer. De telle manière, le régime juridique de cet espace maritime est fortement infusé de tous les attributs de la liberté.

L'immensité de la haute mer la rend difficilement apprivoisable et son ouverture inconditionnelle à tous l'expose inévitablement à des abus. De plus, l'incapacité des États à exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon, constitue un frein majeur à la répression des activités criminelles auxquelles ils peuvent s'adonner en haute mer. Aussi, la multiplication des pavillons dits de complaisance accentue l'irresponsabilité des États. Ces défaillances contribuent à créer un vide juridique qui peut être aisément exploité par les criminels. On s'accorde alors de plus en plus à avancer que le droit positif actuel protège insuffisamment la haute mer et qu'il est essentiel de l'encadrer de manière plus rigoureuse.

L'élaboration de l'Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale, témoigne d'une prise de conscience collective sur la nécessité de mieux réglementer la haute mer et de protéger les ressources qu'elle renferme. L'adoption de cet instrument juridique contraignant viendra renforcer le cadre juridique existant, dont les règles demeurent encore pertinentes aujourd'hui.

Le principe de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer, notamment, conserve toute sa légitimité. Il induit la responsabilité première de cet État dans la lutte contre la criminalité dans cette zone maritime. Par ailleurs, l'action exceptionnelle d'autres États y est également d'importance. Cela dit, on revisitera le principe de l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon en haute mer (Section I), en mettant en lumière ce souci de « responsabilisation » que le droit international moderne y attache dans ce cadre spécifique. Il sera d'autant plus intéressant pour notre objet d'étude d'approfondir les dérogations à ce principe en questionnant leur impact dans le cadre de la prévention et de la répression des activités illicites dans cet espace maritime (Section II).

Section I : Le principe de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer

Il est désormais établi que la haute mer échappe à toute emprise étatique. L'exclusivité de la compétence de l'État à bord du navire battant son pavillon est un principe coutumier dont le retentissement est, aujourd'hui encore, solidement ancré dans le droit conventionnel. Cette règle confère à l'État du pavillon des droits exclusifs sur le navire lorsqu'il se trouve en haute mer et le place sous sa protection.

Par conséquent, l'État du pavillon est tenu d'exercer sa juridiction et son contrôle sur les navires qui lui sont administrativement rattachés. Dans le contexte spécifique de la lutte contre les activités illicites en haute mer, il lui incombe notamment de prendre toutes les mesures pour sanctionner ceux qui se livrent à des comportements prohibés en haute mer. Il va donc sans dire qu'il est le principal acteur dans la lutte contre la criminalité en haute mer et son action de prévention est primordiale.

Dans ces conditions, sa défaillance dans la mise en œuvre de ses compétences expose cette zone maritime à des abus potentiels et à des activités illicites. Ainsi, ce n'est pas la nature fondamentalement libre de la haute mer, ni l'exclusion à toute souveraineté nationale, qui la rend vulnérable, mais plutôt l'absence d'une surveillance rigoureuse et des mécanismes de contrôle de la part des États du pavillon.

Afin de mieux appréhender les enjeux liés à la lutte contre la criminalité en haute mer, on rappellera les fondements de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer (§1), puis on analysera ses implications (§2) dans ce contexte précis.

§1. Les fondements de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer

L'exclusivité de compétence et de juridiction de l'État du pavillon en haute mer découle naturellement du régime juridique de cet espace maritime (A) qui, en raison de sa nature, n'admet pas de souveraineté étatique.

Cette règle est légitimée *a fortiori* par le processus administratif d'octroi du pavillon (B) qui est créatrice de lien privilégié entre l'État et le navire.

A- Une exclusivité de compétence découlant de la nature et du régime juridique de la haute mer

En vue de déterminer la nature juridique de la haute mer, une question s'est vite posée dans la doctrine : la haute mer est-elle *res nullius* ou *res communis* ? Le recours à ces expressions latines pour décrire la condition juridique de cet espace maritime qualifié de « libre et commun »¹³⁷, n'a cependant pas fait l'unanimité dans la doctrine. En effet, Gilbert GIDEL expliquait dans son ouvrage que ces deux notions sont souvent employées à tort et que leur utilisation dénature le sens que le droit romain attribue à ces terminologies¹³⁸. Jean-Paul PANCRACIO souligne que la doctrine s'est majoritairement ralliée à la thèse *res nullius*¹³⁹, car celle-ci permet de mieux caractériser le fait que la haute mer est insusceptible d'appropriation.

À la suite de la saisie du navire portugais *Sta Catarina* et de sa cargaison, Hugo de Groot, dans son ouvrage *Mare Liberum*, a brillamment défendu la liberté des mers, s'opposant à John SELDEN et à son *Mare Clausum*. Pour lui, la mer fait partie de la catégorie des choses sans maître comme l'air et aucun État ne peut se l'approprier car du fait de sa nature, elle est destinée à être ouverte à tous¹⁴⁰. Bien que ce débat ne soit plus d'actualité, cette controverse a abouti au triomphe de la liberté des mers, affirmant l'absence de souveraineté étatique en haute mer et le rejet de toute forme de possession de cet espace maritime. Comme le relève parfaitement Henri Merveilleux DUVIGNEAUX, « la mer ne peut être possédée en toute propriété parce que la

¹³⁷ L-M. RENAUD, *L'État et la mer*, Thèse de doctorat, Université de Montpellier, 1933, p.232 : « La haute mer reste “ dans la communauté universelle du genre humain ”, ce qui, en langage moins pompeux, signifie qu'elle appartient à tous les États et à aucun en particulier : elle est libre et commune » ; voir eg. E.D. PAPASTAVRIDIS, « Crimes at Sea: a Law of Perspective », in E. D. PAPASTAVRIDIS, K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p.14 : « The premise of any discussion about the regime of the high seas is the fundamental principle of the freedom of the high seas, which is a predominantly negative nature ».

¹³⁸ G. GIDEL, *Le droit international public de la mer, le temps de paix, Introduction - La haute mer*, t. I., Edouard DUCHEMIN, Paris, 1981, p.214 : « D'abord les questions auxquelles ces mots se rapportaient en droit romain étaient essentiellement autres que celles pour le traitement desquelles nous employons ces expressions. Aucune question de droit international n'est en effet impliquée dans les textes romains relatifs à la mer ».

¹³⁹ J-P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, 2010, p.297 : « Dans les deux cas, l'espace considéré échapperait à toute souveraineté étatique, mais ce n'est qu'en qualité de *res nullius* qu'il serait susceptible d'échapper au surplus à toute possession ».

¹⁴⁰ Grotius commence par souligner que le fait que la mer est désignée comme une chose sans maître, une chose commune ou encore une chose publique dans le droit des gens. En se référant à Hésiode et Avienus, ainsi qu'à divers auteurs, tels que Ovide, Sénèque, Virgile, il a essayé d'approfondir la nature de la mer et de démontrer qu'elle ne peut être possédée. Elle doit être accessible à tous. Voir à ce propos, GROTIUS, H. GUICHON DE GRANDPONT, A. C. LEBEN, *La liberté des mers = Mare liberum*, Paris, Éditions Panthéon-Assas, 2013, p.74 : « 12. Huius generis est Aër, duplici ratione, tum quia occupari non potest, tum quia usum promiscuum hominibus debet. Et eisdem de causis commune est omnium Maris Elementum, infinitum scilicet ita, ut possideri non queat, et omnium usibus accommodatum: sive navigationem respicimus, sive etiam piscaturam ».

puissance d'un peuple ne peut effectivement s'étendre sur elle »¹⁴¹. La haute mer a alors vocation à rester libre, ouverte et accessible à tous les États¹⁴².

Dans les textes internationaux, la haute mer est définie de manière négative comme une zone résiduelle¹⁴³. L'article 26 §1 des commentaires de la CDI énonce qu'« on entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale, telle qu'elle est envisagée dans la première partie, ou aux eaux intérieures d'un État ». L'article 1 de la Convention de Genève sur la haute mer adopte une définition similaire en y apportant une légère modification. Maurice-René SIMONNET se référant à la Convention de Genève sur la haute mer disait à ce propos qu'elle se détermine, pourrait-on dire par « soustraction », c'est-à-dire, ce qui reste de la mer quand on a soustrait les mers territoriales et les eaux intérieures d'États¹⁴⁴.

La Convention de Montego Bay, quant à elle, définit la haute mer à son article 86 comme « toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel ». Cette dernière proposition est plus aboutie et plus explicite, mais elle réduit toujours cette zone maritime à un espace résiduel. En fin de compte, la haute mer, c'est « ce qui reste » de la mer. Toutefois, c'est heureusement toujours un espace considérable en étendue et au moins, elle est ainsi parfaitement délimitée comme l'a souligné Jean Paul PANCRACIO. En tout état de cause, le fait qu'elle soit définie de manière négative, comme représentant « des restes »,

¹⁴¹ H. M. DUVIGNEAUX, *Le droit de l'État sur la mer territoriale*, op. cit., p.7.

¹⁴² M. SIBERT, *Traité de droit international public : le droit de la paix*, Paris, Dalloz, 1951, p. 653. Voir eg. P. BONASSIES, « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », *RCADI*, t.128, 1969, p.514 : « On sait en effet que, dans la tradition classique, la haute mer est soustraite à l'exercice des souverainetés territoriales » ; voir eg. G. GIDEL, *Le droit international public de la mer, le temps de paix, Introduction - La haute mer*, t. I, op.cit., p.125 : « Le régime juridique de la haute mer est caractérisée par l'idée de liberté ; d'où l'emploi fréquent de l'expression : mer libre, come synonyme de l'expression : haute mer » ; voir eg. W. ARNOLD-FORSTER, *The New Freedom of the Seas*, Londres, Methuen & CO. LTD., 1942, p.5 ; voir eg. T.TREVES, « Les lectures nationales de la Convention de Montego Bay », in Colloque « *Droits maritimes et Défense* », École militaire 28 et 29 mars 1996, Paris, p. 37 : « En haute mer, le principe est celui de la liberté de conduire toute activité, pourvu que l'on tienne dument compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États. [...] Il s'ensuit que, en principe, la haute mer est la zone maritime où le concept d'État côtier n'a pas d'importance, tous les États y sont égaux, pourvu que chacun respecte la liberté des autres ». Voir eg, article 89, Convention de Montego Bay : « Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté ».

¹⁴³ Voir article 1, Convention de Genève sur la Haute mer : « On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un État » ; voir eg. article 26, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI 1956*, vol. II, p. 277 : « 1. On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale, telle qu'elle est envisagée dans la première partie, ou aux eaux intérieures d'un État ».

¹⁴⁴ M-R. SIMONNET, *La Convention sur la Haute mer adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, Paris, LGDJ, 1966, p.19.

découle d'une logique inévitable¹⁴⁵. La haute mer est résolument un espace exclu de la souveraineté étatique, ouvert et libre.

Le principe de la liberté en haute mer est un principe emblématique en haute mer. Cette liberté se décline sous plusieurs formes, mais sa jouissance est encadrée par le droit international. La Convention de Genève sur la haute mer dresse, en son article 2, une liste de libertés, notamment la liberté de navigation, la liberté de la pêche, la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, la liberté de survol. La liberté de la recherche scientifique et la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international représentent les nouvelles libertés de la haute mer introduites par la Convention à l'article 87.

Il découle de la nature libre et du régime juridique de la haute mer, une exclusivité de compétence et de juridiction sur le navire au profit de l'État du pavillon. Cela dit, comme l'a souligné Paul REUTER, « la conséquence la plus importante du régime de la liberté des mers est la suivante : en haute mer, un navire ne relève que de l'État dont il arbore le pavillon »¹⁴⁶. Cette réalité est *a fortiori* légitimée par la démarche volontaire d'octroi du pavillon qui établit la souveraineté de l'État du pavillon sur le navire et crée un lien juridique essentiel.

B- Une exclusivité de compétence de l'État légitimée par l'octroi du pavillon au navire

L'immatriculation du navire lui confère le droit d'arborer le pavillon de l'État en mer. L'octroi de la nationalité constitue, avant tout, une compétence coutumière de l'État. Par ailleurs, le droit conventionnel reconnaît également cette compétence à l'État du pavillon et un pouvoir discrétionnaire dans la détermination des critères d'immatriculation et d'attribution de la nationalité¹⁴⁷.

En effet, aux termes de l'article 5§1 de la Convention de Genève sur la haute mer, les États établissent librement les conditions d'obtention de leur pavillon, tout en veillant à assumer leurs

¹⁴⁵ J-P. PANCRACIO, *Droit de la mer, op.cit.*, p.287 : « Il n'y avait pas cependant d'autres solutions : la haute mer est ce qui reste - mais c'est heureusement toujours un espace considérable en étendue - de ce que les États côtiers ne se sont pas appropriés comme emprises de souveraineté ou de droits souverains. Au moins l'espace de haute mer est-il ainsi parfaitement délimité ».

¹⁴⁶ P. REUTER, *Droit international public*, 6e éd., Paris, PUF, 1983, p.371 : « La conséquence la plus importante du régime de la liberté des mers est la suivante : en haute mer, un navire ne relève que de l'État dont il arbore le pavillon ».

¹⁴⁷ CPA, *Affaire des « Boutres de Mascate »* (France c. Grande-Bretagne), 8 août 1905, Recueil des Sentences arbitrales, Vol. XI, NU, 2006, p. 93 : « Considérant, qu'en général il appartient à tout Souverain de décider à qui il accordera le droit d'arborer son pavillon et de fixer les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis ». Sur l'immatriculation des navires, voir eg. article 4, Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires du 7 février 1986, non encore en vigueur : « 1. Tout État, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon ».

responsabilités à l'égard des navires en haute mer, telles que définies par les dispositions de l'article :

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.

L'article 91 de la Convention de Montego Bay reprend essentiellement les mêmes considérations que l'article 5 de la Convention de Genève sur la haute mer, mais il ne tient pas compte de l'obligation relative à l'exercice de la juridiction et du contrôle. Cette dernière est toutefois abordée à l'article 94 de la Convention de Montego Bay, dont le premier paragraphe stipule que « tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ». Le pavillon représente le signe distinctif et apparent de sa nationalité qu'il doit arborer « comme un étendard »¹⁴⁸. Niki ALOUPI souligne que « pour exercer la liberté de la haute mer, celle des États d'attribuer leur nationalité aux navires, selon les conditions d'octroi qu'ils ont eux-mêmes fixées, doit également être garantie. Sans la seconde, la première serait une coquille vide »¹⁴⁹.

En définitive, la démarche d'octroi du pavillon crée un lien administratif et juridique entre l'État et le navire. Elle établit également une relation de responsabilité et de contrôle d'une part, et garantit une certaine protection, de l'autre. De telle manière, d'un côté, elle « permet, avant tout, par le contrôle que les États exercent sur les navires qui battent leur pavillon, de prévenir et de réprimer les abus »¹⁵⁰ et de l'autre elle « marque la volonté de cet État de proclamer qu'il entend que le navire et l'équipage lancés dans les espaces maritimes doivent lui rester reliés par un lien d'allégeance et qu'il les protégera contre les abus des États tiers »¹⁵¹.

Le principe d'exclusivité de compétence de l'État du pavillon est, *in fine*, un principe légitime et justifié. Il induit des conséquences significatives dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la haute mer.

¹⁴⁸ M. KAMTO, « La nationalité des navires en droit international », in *La Mer et son Droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Queneudec*, Paris, Pedone, 2003 p.344 : « Cette nationalité portée haut comme un étendard, et qui fait dire d'un engin flottant qu'il est un navire, doit pouvoir être prouvée puisqu'elle peut faire l'objet de juridiction par tout État qui a juridiction sur le navire à un moment donné ».

¹⁴⁹ N. ALOUPI, *La nationalité des navires en droit international public*, Paris, Pedone, 2020, p.42.

¹⁵⁰ F.-M. FAY, *La nationalité des navires en temps de paix*, Paris, Pedone, 1973, p.3.

¹⁵¹ P. BONASSIES, « La loi du pavillon et le respect de la souveraineté de l'État du pavillon », *RCADI*, t.128, 1969 p. 590.

§2. Les implications de l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon dans la lutte contre la criminalité en haute mer

L'exclusivité de compétence de l'État du pavillon lui confère des droits exclusifs à bord du navire en haute mer. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer, elle le dote de pouvoirs exclusifs pour prévenir et pour réprimer les activités illicites en haute mer (A).

Toutefois, il convient de noter que l'action de l'État du pavillon présente des limites, découlant d'une part du régime juridique encadrant cet espace maritime (B), et d'autre part, des capacités des États eux-mêmes.

A- Les pouvoirs exclusifs de l'État du pavillon dans la lutte contre la criminalité en haute mer

Au vu des précédentes démonstrations, il ressort que la compétence exclusive de l'État du pavillon est un corollaire du principe de la liberté de la haute mer. Chacun sait que « *a fundamental principle of jurisdiction whereby, save in exceptional cases, a ship on the high seas is subject only to the jurisdiction of the flag state; that is, the state granting it the right to sail under its flag* »¹⁵².

La jurisprudence l'a établi depuis l'affaire *Lotus*. En l'espèce, un litige est né entre la France et la Turquie à la suite de la collision survenue le 2 août 1926 entre les vapeurs *Boz-Kourt* et *Lotus* en haute mer. Le charbonnier turc a sombré avec huit marins turcs qui ont péri dans le naufrage. Le 3 août 1926, les autorités turques se sont rendues à bord pour effectuer une enquête sur l'abordage ayant eu lieu et ont ensuite arrêté, le 5 août, le lieutenant français Demons sans consulter au préalable le consul général de France. Cette arrestation faisait suite aux poursuites pénales engagées après les plaintes déposées par les familles des victimes.

La France a fait valoir que, étant donné que le lieutenant est de nationalité française et que le navire bat pavillon français, la Turquie n'a pas compétence pour exercer sa juridiction. De son côté, la Turquie soutient qu'elle a le droit de juger les actes en question, car les victimes sont de nationalité turque. Face à cette concurrence de compétences, la question de droit à laquelle les juges ont été confrontés était de savoir si l'exercice de cette poursuite pénale par les autorités turques est contraire aux principes ou aux règles de droit international.

¹⁵² R. L. BLEDSOE, B. A. BOCZEK, *The International Law Dictionary*, Santa Barbara, Calif.: ABC-Clio, 1987, p. 206 ; voir eg. R-J. DUPUY, *Dialectique du droit international : souveraineté des États, communauté internationale et droits de l'humanité*, Paris, Pedone, 1999, p.195 : « Le triomphe du pavillon se célèbre en haute mer. La liberté de navigation implique que tout navire s'y trouvant ne relève que de l'État dont il arbore les couleurs ».

La CPJI a jugé qu'« en dehors des cas particuliers déterminés par le droit international, les navires en haute mer ne sont soumis à d'autre autorité qu'à celle de l'État dont ils portent le pavillon. 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 quelconque sur des navires étrangers »¹⁵³. Dans l'affaire *Norstar*, le TIDM rappelle avec justesse ce principe et ajoute que « la liberté de navigation serait illusoire si un navire – le moyen par excellence d'exercer la liberté de navigation – pouvait être soumis à la juridiction d'autres États en haute mer »¹⁵⁴.

L'article 6¹⁵⁵ de la Convention de Genève sur la haute mer et l'article 92¹⁵⁶ de la Convention de Montego Bay consacrent cette « exclusivité de juridiction » de l'État du pavillon sans équivoque. Les droits exclusifs de l'État du pavillon en haute mer renvoient aux moyens dont il dispose pour contrôler et réglementer ses navires d'une part et d'autre part de le surveiller et de veiller à sa sécurité en mer¹⁵⁷. Le contrôle de l'activité du navire s'effectue par le capitaine qui joue un rôle crucial dans le maintien de l'ordre à bord.

L'exclusivité de compétence de l'État du pavillon en haute mer induit l'exclusivité dans l'exercice des pouvoirs de police, de surveillance ou de contrôle à bord de ses navires. Elle implique, par ailleurs, qu'un État ne peut exercer des actes coercitifs à l'encontre des navires ne battant pas son pavillon. Tandis que les navires publics jouissent naturellement d'une immunité dans tous les espaces maritimes, les navires privés détiennent ce privilège uniquement en haute mer. Pour ces raisons, seul l'État du pavillon est autorisé par le droit international à déployer la force à l'encontre des navires lorsqu'ils n'observent pas les lois et les règlements nationaux ou internationaux relatifs à la navigation en haute mer.

Quant au navire, il a l'obligation juridique d'arborer un pavillon en mer. La méconnaissance de cette règle ne le prive pas uniquement de la protection juridique, du fait qu'il ne relève d'aucun État, mais l'expose au contrôle et à la juridiction de n'importe quel État en haute mer. Il était de coutume dans la pratique ancienne d'assimiler le navire dont le pavillon est absent à un

¹⁵³ CPJI, *Affaire du « Lotus »*, (France c. Turquie), *op. cit.*, pp.18-25, *spéc.*, p.25.

¹⁵⁴ TIDM, *Affaire du navire « Norstar »*, (Panama c. Italie), arrêt du 10 avril 2019, p.73 §216.

¹⁵⁵ Article 6, Convention de Genève sur la haute mer : « 1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et se trouvent, soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer ».

¹⁵⁶ Article 92, Convention de Montego Bay : « 1. 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 ».

¹⁵⁷ Article 10, Convention de Genève sur la haute mer : « 1. Tout État est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer ».

navire pirate¹⁵⁸. Néanmoins, la Convention de Montego Bay ne retient pas cette qualification. Par ailleurs, l'article 6§2 de la Convention de Genève sur la haute mer et l'article 92§2 de la Convention considèrent les navires arborant plusieurs pavillons comme « sans nationalité » du fait qu'ils ne peuvent se prévaloir d'aucune de ces multiples nationalités. Ainsi, un navire de guerre qui croise un navire sans nationalité en haute mer peut l'arraisonner.

Dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer, la prévention et la répression relèvent avant tout de la responsabilité de l'État du pavillon. L'article 94 de la Convention de Montego Bay lui impose d'exercer sa « juridiction » et son « contrôle » à l'égard des navires. Cette obligation n'est qu'une conséquence logique, car comme cela a été souligné par Jean Pierre BEURIER, « le principe même de la loi du pavillon suppose que l'État qui a accordé son pavillon exerce de façon effective sa juridiction et son contrôle sur celui-ci »¹⁵⁹.

Le droit international exige l'existence d'un lien effectif entre l'État du pavillon et le navire et qu'il exerce de manière effective son contrôle et sa juridiction exclusive à son bord. L'exigence concernant l'existence d'un lien effectif ou d'un lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon découle des exigences générales relatives au droit de la nationalité. Elle est consacrée aux articles 91 et 94 de la Convention, dont les dispositions suggèrent de nombreuses interprétations. Le premier énonce qu'il « doit exister un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire », sans préciser son contenu et la portée de cette obligation.

Il a été confirmé dans la jurisprudence que le lien substantiel ne constitue aucunement un critère de contestation de la validité d'une immatriculation, encore moins une condition d'appréciation de la nationalité attribuée au navire par l'État du pavillon¹⁶⁰. Selon Niki ALOUPI, le fait que le navire remplisse les conditions administratives liées à l'immatriculation suffit à établir sa nationalité. Une fois que l'on part de cette hypothèse, l'exigence du lien substantiel ne serait

¹⁵⁸ J.-M. ROUX, *Les pavillons de complaisance*, Thèse de Doctorat, Université de Paris, 1959, p. 25 : « Le navire qui ne se rattache pas à un pays déterminé est un pirate et chacun sait la sévérité du droit international à son égard ».

¹⁵⁹ J.-P. BEURIER, « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La Mer et son Droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre QUENEUDEC*, op. cit., p. 92.

¹⁶⁰ TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), op. cit., p. 42, § 83 : « La conclusion qu'en tire le Tribunal est que but de la disposition relative à la nécessité de l'existence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat le pavillon était de veiller à ce que l'État du pavillon s'acquitte plus efficacement de ses 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 de pavillon ». Voir eg. TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »*, (Panama c. Guinée-Bissau), arrêt du 14 avril 2014, p. 43 § 107 : « Le Tribunal est d'avis que la troisième phrase du premier paragraphe de l'article 91 de la Convention, qui exige un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire, 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 ». Voir eg. p. 44 § 110.

qu'une condition supplémentaire¹⁶¹. Mieux, il a été souligné que « l'effectivité est donc ici une exigence qui s'ajoute à celle de la preuve de la détention de la nationalité »¹⁶². Carlo SANTULLI, explique que le lien substantiel ne sert qu'à renforcer le lien de fait entre le navire et l'État du pavillon¹⁶³. On peut donc retenir en définitive, que le lien substantiel n'est pas une condition d'octroi de la nationalité, mais une conséquence¹⁶⁴. Dans l'affaire *Nottebohm*¹⁶⁵, en revanche, il a été relevé que l'effectivité du lien détermine l'emprise de fait de l'État du pavillon sur le navire.

Par ailleurs, l'article 94§7 de la Convention de Montego Bay impose à l'État du pavillon l'obligation d'ouvrir une enquête lorsque survient un accident ou un incident en haute mer dans lequel est impliqué un navire qui bat son pavillon et qui a occasionné des dommages importants à des navires, à des installations d'un autre État ou au milieu marin. Cette disposition revêt une importance capitale, car elle vise à assurer la sécurité en haute mer et à préserver le milieu marin. En consacrant une telle obligation, la Convention consolide la responsabilité de l'État du pavillon en matière de prévention des pollutions marines, notamment celles issues des collisions et d'autres incidents susceptibles d'altérer les écosystèmes marins. Cette vigilance accrue est particulièrement pertinente et nécessaire dans le contexte de la lutte contre les activités illicites en haute mer.

En conclusion, l'État du pavillon joue un rôle prépondérant en haute mer. Les pouvoirs exclusifs dont il jouit font de lui un acteur privilégié dans la lutte contre la criminalité dans cet espace maritime. Dans ces conditions, sa défaillance dans l'exercice de ses compétences

¹⁶¹ N. ALOUPI, *La nationalité des navires en droit international public*, op. cit., p.33 : « De manière générale, l'opposabilité internationale de la nationalité des véhicules ne dépend pas de conditions supplémentaires, telle que l'exigence d'un lien effectif, mais uniquement de l'existence de l'acte administratif interne, de sa matérialité, qui est prouvée comme du fait en termes de droit international. Dans ces conditions, l'immatriculation apparaît comme la condition nécessaire et suffisante du rattachement des véhicules aux États ».

¹⁶² F.COUVENIN-MATSUMOTO, *L'effectivité du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2014, p.499.

¹⁶³ Voir à ce propos, C. SANTULLI, *Irrégularités internes et efficacité internationale de la nationalité*, Paris, LGDJ, 1995, p.3 : « L'ordre juridique international [...] se réfère à la nationalité comme un concept unique et indépendant du lien de fait et, même, lorsqu'on parle de lien "effectif", on vise une condition qui renforce l'exigence de la nationalité, laquelle reste conceptuellement inchangée : on renforce quelque chose qui existe indépendamment du renforcement ».

¹⁶⁴ E. DU PONTAVICE, P. CORDIER, *La mer et le droit : problèmes actuels*, t. I, Paris, PUF, 1984, Introduction, p.47 : « Si le lien substantiel n'est pas une condition d'octroi de la nationalité à un navire, c'est une conséquence de cette attribution. Le lien substantiel consiste en l'exercice par l'État du pavillon de sa juridiction et de son contrôle après son immatriculation. L'État qui accorde à celui-ci le droit de battre son pavillon ne doit pas perdre contact avec celui-ci ».

¹⁶⁵ CIJ, *Affaire Nottebohm*, (*Liechtenstein c. Guatemala*), arrêt du 6 avril 1955, p.23 : « Corrélativement, un État ne saurait prétendre que les règles par lui ainsi établies devraient être reconnues par un autre État que s'il s'est conformé à ce but général de faire concorder le lien juridique de la nationalité avec le rattachement effectif de l'individu à l'État qui assume la défense de ses citoyens par le moyen de la protection vis-à-vis des autres États ».

emporte des conséquences importantes. Elle peut contribuer à fragiliser le cadre juridique établi en créant indirectement une zone de non-droit et à ouvrir la voie à l'impunité.

B- Les limites du cadre juridique existant dans la répression de la criminalité en haute mer

En dehors des obligations concernant l'existence d'un lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon, le droit international n'exige pas des États de mettre en place des conditions d'immatriculation particulièrement strictes. Cette liberté leur laisse une marge de manœuvre leur permettant d'adopter des critères d'acquisition de nationalité peu rigoureuses. La souplesse de certains États dans l'octroi du pavillon aux navires avec lesquels ils n'entretiennent aucun lien effectif, souvent dans le seul but de profiter des droits à l'enregistrement, en est une conséquence directe.

La prolifération croissante des pavillons de complaisance soulève d'importantes questions sur la responsabilité des États du pavillon en matière de surveillance et de contrôle des navires en haute mer. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer, cette pratique affaiblit la portée et l'efficacité de l'action de l'État du pavillon. Elle met plus généralement en péril le cadre juridique et compromet les règles de compétence établies. Cette situation est réellement problématique, car l'État du pavillon n'exerce pas réellement sa juridiction et son contrôle sur ces navires, et n'a pas de lien substantiel avec eux.

La question du lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire s'avère déterminante dans la lutte contre la criminalité en haute mer. Étant donné que l'État du pavillon jouit d'une exclusivité de compétence en haute mer, c'est par l'existence de ce lien qu'il pourra effectivement surveiller le navire. Dès lors, lorsqu'il commet des infractions ou s'adonne à des comportements illicites en haute mer, il pourra le visiter, l'arraisonner et exercer sa juridiction à son bord. Enfin, il pourra le sanctionner. C'est alors l'inexistence de la répression qui crée un environnement propice à l'impunité. L'exercice de la compétence de l'État du pavillon en haute mer est donc essentiel, car ce dernier joue un rôle fondamental dans sa prévention, ainsi que dans la protection de cet espace maritime.

Par ailleurs, l'exercice de la compétence en haute mer nécessite des moyens colossaux de surveillance et de contrôle. Il se pose alors également, et de manière fondamentale, la question de la capacité des États, qui constitue un enjeu majeur. Or certains États manquent de ressources humaines spécialisées, techniques, logistiques et financières pour mettre en œuvre des actions diligentes et efficaces en mer. L'insuffisance ou l'absence de navires de patrouille et de

matériels de détection pour prévenir la criminalité complique alors la mise en œuvre de la police. Aussi, l'absence de volonté politique de certains États à exercer leur compétence met en exergue les limites à l'action en haute mer de manière générale et plus particulièrement dans le contexte de la lutte contre la criminalité.

En vue d'atténuer les effets potentiellement désastreux de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer, l'article 94§6 de la Convention prévoit que « tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'État du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation ». Cette disposition introduit une possibilité d'intervention pour les États autres que l'État du pavillon et permet de les associer aux efforts de contrôle, renforçant ainsi la protection de cet espace maritime partagé. Elle offre une réponse juridique aux failles éventuelles du cadre juridique établi et aux zones d'ombres en matière de responsabilité résultant d'une mauvaise gestion des navires en haute mer.

En somme, le principe de l'exclusivité de juridiction de l'État du pavillon qui régit la haute mer, constitue un privilège d'importance capitale dont l'intérêt juridique est incontestablement apodictique. Sa portée est réellement significative dans le cadre de la lutte contre la criminalité en haute mer. Toutefois, cette prééminence de l'État du pavillon peut également se révéler être un obstacle, dans la mesure où toute forme de défaillance de cet État peut compromettre l'application effective de la loi en haute mer et laisser prospérer des pratiques illégales. On sait, en tout état de cause, que ce principe n'est pas absolu. Comme cela se dégage déjà, il existe une certaine marge de manœuvre accordée aux autres États dans cet espace maritime partagé, et qui est pertinente dans le cadre de la lutte contre la criminalité en haute mer. Cette possibilité d'intervention d'État tiers, bien que très encadrée par le droit international, peut contribuer à renforcer la surveillance et le contrôle de la haute mer. Il est alors essentiel d'analyser les exceptions reconnues par la Convention à l'autorité exclusive de l'État du pavillon en haute mer dans leur globalité et d'évaluer leur portée dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité.

Section II : Les dérogations au principe de l'exclusivité de la compétence l'État du pavillon et leur impact dans la lutte contre la criminalité en haute mer

Les exceptions au principe de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer sont aussi bien coutumières que conventionnelles. Cependant, les premières, à l'image d'un contexte dominé par la liberté, étaient limitées. Elles demeurent toutefois dignes d'intérêt puisqu'elles sont non seulement reprises dans le droit positif, mais également au regard du contexte spécifique de la lutte contre la criminalité. Cette compétence finalement « nationale » concédée aux États autres que l'État du pavillon pour exercer des polices spéciales en haute mer est déterminante dans la prévention et dans la répression des activités illicites.

L'exercice de ces compétences exceptionnelles ne constitue pas seulement une dérogation à la souveraineté de l'État du pavillon. Il peut également s'analyser comme un renfort aux actions de l'État du pavillon en haute mer ou, à l'inverse, comme une alternative à sa défaillance. Dans les situations où l'État du pavillon est incapable d'assurer le contrôle et la surveillance de ses navires, la possibilité d'intervention des autres États, conformément au droit international, devient un outil crucial pour protéger la haute mer. Ces derniers pourront alors jouer un rôle actif et significatif dans la lutte contre la criminalité dans cette zone maritime.

Cela dit, on se penchera sur l'encadrement classique du principe de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon (§1) puis on mettra en évidence les situations particulières dans lesquelles les autres États peuvent intervenir en haute mer (§2). En tout état de cause, le combat contre la criminalité en haute mer nécessite particulièrement une approche collective.

§1. Les exceptions principales à l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon et leur pertinence dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer

Le droit de visite (A) et le droit de poursuite (B) représentent des exceptions coutumières à la règle d'exclusivité de compétence de l'État du pavillon en haute mer. Désormais solidement ancrées dans le droit conventionnel qui a consolidé leurs conditions d'exercice, elles jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la criminalité en haute mer et plus globalement dans la régulation de cette zone maritime.

Le droit de visite permet aux États d'effectuer des inspections sur des navires étrangers qui ne battent pas leur pavillon. Il s'avère particulièrement utile lorsqu'un navire est suspecté de se livrer à des activités illicites en haute mer. En ce sens, le droit de visite constitue un mécanisme fondamental de surveillance et de contrôle pour prévenir la criminalité dans cet espace maritime. Le droit de poursuite, quant à lui, confère aux États la possibilité de poursuivre des navires étrangers en haute mer impliqués dans une activité criminelle. C'est une dérogation

significative à l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon qui renforce la capacité d'action des autres États en haute mer.

Le droit de visite et le droit de poursuite représentent des outils puissants dans la lutte contre la criminalité et un levier stratégique pour les États dans cet espace partagé.

A- L'exercice du droit de visite pour lutter contre la criminalité en haute mer

On analysera la mise en œuvre du droit de visite en matière de lutte contre la piraterie, les émissions non autorisées et le transport des esclaves. L'article 110 de la Convention énumère les cas dans lesquels cette prérogative peut être exercée en haute mer par les navires de guerre étrangers :

1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux art. 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire: a) se livre à la piraterie; b) se livre au transport d'esclaves; c) sert à des émissions non autorisées, l'État du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'art. 109; d) est sans nationalité; ou e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

Concernant la première forme de criminalité énoncée, on peut soutenir avec Gilbert GIDEL « qu'il n'y a pas de piraterie s'il n'y a pas d'actes de violence »¹⁶⁶. Ces derniers peuvent être dirigés contre les personnes à bord ou contre les biens transportés par le navire. La piraterie comporte alors un risque « collectif » et représente une atteinte à la sécurité de tous, ce qui justifie, comme on l'a vu dans les propos introductifs de cette étude, que le pirate soit considéré comme « l'ennemi de tous ». Les actes de piraterie comportent, en outre, une dimension lucrative ou *animus lucrandi* pour de nombreux acteurs y compris, pour les États¹⁶⁷. La finalité « privée » est caractéristique des actes de piraterie et la distingue des autres formes d'actes de violence en mer.

Dans les zones sous souveraineté nationale, la prévention et la répression d'actes de violence, comme le vol à main armée, ne posent pas de difficultés, puisqu'il revient à l'État côtier ou à l'État du port d'établir ces comportements en infractions criminelles, d'adopter des lois et règlements, ainsi que les mesures nécessaires pour y faire face. Dans la haute mer en revanche,

¹⁶⁶ G. GIDEL, *Le droit international public de la mer, le temps de paix, Introduction - La haute mer*, t. I., op. cit., p. 309.

¹⁶⁷ P. CHAPLEAU, J-P. PANCRACIO, *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, op. cit., p.17.

les actes de violence suivent un traitement différent et la piraterie, on le sait, est indissociable de la haute mer¹⁶⁸.

L'article 100 de la Convention demande aux États de coopérer « dans la mesure du possible » à la répression de la piraterie en haute mer. Par ailleurs, l'article 105 de la Convention rend possible la saisie des navires et des aéronefs soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie en haute mer :

Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. 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.

Ainsi, tout État ayant saisi un navire pirate peut le traduire devant ses instances nationales pour le sanctionner. Il s'agit en la matière de ce qu'on a souvent qualifié de « compétence universelle »¹⁶⁹. Cependant si *de jure*, tous les États ont la compétence *prima facie*, il demeure que de fait, ils ne l'exercent pas effectivement. L'État ayant procédé à la saisie du navire peut néanmoins, s'il le souhaite – ce qui constitue une seconde possibilité –, remettre le navire saisi ainsi que les personnes à bord à leur pays d'origine, à un État victime des actes de piraterie, à un État du port, ou à un État tiers.

En vue de lutter contre les émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer, l'article 109§1 de la Convention impose aux États une obligation de coopération en vue de leur répression, sans toutefois prévoir de mécanisme pour garantir sa mise en œuvre. Outre l'État du pavillon, l'État de nationalité de l'émetteur ainsi que tout État où les émissions peuvent être captées, par exemple, peuvent poursuivre toute personne responsable de leur diffusion. Ces États peuvent également exercer un droit de visite à bord du navire ou de l'installation concernée sur le fondement combiné des articles 109§4 et 110 de la Convention.

Ainsi, l'attribution de la compétence à plusieurs États, qui ont alors juridiction conformément à l'article 109§3 de la Convention, peut occasionner des conflits de compétences en pratique ou, à l'inverse, des situations de vide juridique si aucun des États concernés ne prend les

¹⁶⁸ D. REBUT, « La piraterie maritime d'hier à aujourd'hui », in *La piraterie maritime : les entretiens de Royan*, Bruxelles, Larcier, 2011, pp.33-34.

¹⁶⁹ Voir à ce propos, P. CHAPLEAU, J.-P. PANCRACIO, *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, op. cit., p.80 : « En droit international de la mer, l'idée de compétence universelle des États est une composante indissociable de la nation de piraterie. Elle est le fondement de sa répression, directement liée au fait que l'acte de piraterie est un crime commis, par définition dans des espaces maritimes voire aérien internationaux -la haute mer et l'espace sus-jacent- dans lesquels aucune souveraineté étatique ne s'exerce ».

mesures nécessaires. Cela dit, l'effectivité de la coopération dans la lutte contre les émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer repose grandement sur la volonté politique des États qui peuvent décider d'exercer cette compétence ou choisir de ne pas agir. La portée du cadre juridique établi est alors réduite.

Concernant le transport des esclaves, la Convention aborde la question de manière très succincte. L'article 99, qui constitue la seule disposition du texte relative à cette forme de criminalité en haute mer, énonce simplement que « 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 ». Tout d'abord, cette disposition semble obsolète, dans la mesure où le transport des esclaves ne correspond plus aux réalités actuelles, qui révèlent plutôt le phénomène croissant de trafic illicite de personne en mer. De surcroît, la Convention ne prévoit ni sanction, ni moyens de contrôle, ni compétences spécifiques au profit des autres États, et elle omet cette fois-ci l'obligation de coopération, contrairement à ce qui est prévu pour la piraterie et les émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer. En outre, l'exercice du droit de visite n'est pas envisagé pour prévenir et réprimer le transport des esclaves en haute mer.

Ainsi, il apparaît clairement que, quand bien même le droit de visite est d'importance dans la lutte contre la criminalité en haute mer, elle ne s'applique pas à toutes les activités illicites. Dans ces conditions, si un navire est suspecté de se livrer à des crimes non couverts par l'article 110 de la Convention, un État tiers se voit priver d'y exercer le droit de visite, ce qui limite sa capacité d'intervention. Il est désormais opportun d'examiner le droit de poursuite, qui constitue également une dérogation établie au principe de la juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer et joue un rôle clé dans la lutte contre la criminalité.

B- L'exercice du droit de poursuite dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer

Le droit de poursuite constitue une autre exception à l'exercice de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer. Il permet à un État côtier de poursuivre un navire ayant commis des infractions dans des espaces relevant de sa souveraineté, même si ce navire tente de se réfugier en haute mer. Ce droit vise à prévenir l'impunité en empêchant qu'un navire fautif échappe à la juridiction de l'État côtier qui serait légalement incapable d'exercer sa compétence d'exécution¹⁷⁰.

¹⁷⁰ H. CAMINOS, « Hot Pursuit », *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2013, p.5.

Les conditions d'exercice du droit de poursuite sont encadrées. L'article 23 de la Convention de Genève sur la haute mer prévoit que « 1. la poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État ». Ainsi, dans la mesure où un navire étranger se livre à des activités illicites dans les zones maritimes sous souveraineté nationale ou dans la zone contiguë, l'État côtier peut exercer à son encontre son droit de poursuite afin de réprimer l'infraction commise. La Convention de Montego Bay, pour sa part, plus exhaustive, précise les contours de cette prérogative et encadre strictement ses modalités d'exercice :

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant, et 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.

Il est donc essentiel de souligner que de simples soupçons d'infraction ne sauraient suffire pour justifier l'exercice du droit de poursuite. La Convention exige désormais de « sérieuses raisons » plutôt que de simples « bonnes raisons » de penser que le navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de l'État côtier. Cependant, le contenu de ces dispositions demeure assez flou. Par ailleurs, la Convention n'a pas établi de liste précise de ces infractions. C'est donc l'État côtier qui définit, de manière discrétionnaire, les situations dans lesquelles ce droit peut être invoqué. On a pu lire que « bien qu'il n'y ait pas de liste d'infractions donnant ouverture au droit de poursuite, la CNUDM expose comme principe que chaque zone maritime assujettie à l'État côtier permet ses propres déclinaisons de *hot pursuit*. Plus précisément, les infractions pouvant donner ouverture au droit de poursuite correspondent aux droits qu'a l'État côtier dans chacune des zones qui s'étendent au-delà de ses côtes »¹⁷¹. C'est au regard de la législation nationale de l'État côtier que s'évalue la gravité de l'infraction, celle-ci détermine l'opportunité d'exercer ou non le droit de poursuite.

Toutefois, deux obligations fondamentales incombent à l'État côtier dans l'exercice du droit de poursuite. En effet, la poursuite doit être signalée par le navire de guerre poursuivant et elle doit rester ininterrompue. D'une part, l'ordre de « stopper » doit être clairement transmis au navire suspect, ce qui permet d'établir matériellement le début de la poursuite. D'autre part, une fois enclenchée, la poursuite doit être continue, afin de maintenir dans le temps et dans l'espace un lien juridique entre le navire poursuivant et le navire poursuivi.

¹⁷¹ P. A. VAILLANCOURT, « Hot pursuit: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier ? », *RQDI*, vol. 27-1, 2014, p.148.

La poursuite prend fin lorsque le navire entre dans la mer territoriale de l'État dont il arbore le pavillon ou dans celle d'un autre État. Elle peut se conclure par l'interception, l'immobilisation du navire, et son déroutement vers un port en vue de sa présentation devant les juridictions compétentes de l'État du port. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité, le droit de poursuite revêt une importance cruciale. Il permet d'éviter les situations d'impunité qui peuvent résulter de la fuite des navires.

En conférant à l'État côtier un titre de compétence dans la haute mer, ce droit consolide la portée de son action répressive au-delà de ses zones maritimes. Toutefois, le droit de poursuite reste très encadré. L'article 111§8 de la Convention de Montego Bay prévoit qu'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 ». Cette restriction vise à instaurer une garantie de réparation pour le navire en cas d'intervention injustifiée, afin d'éviter que le droit de poursuite soit pratiqué de manière abusive.

Dans le cadre de la lutte contre la criminalité, la possibilité de contester la légitimité d'une poursuite peut dissuader les États d'exercer ce droit de manière proactive ou de prendre les mesures nécessaires pour poursuivre les navires suspects. Les États tiers peuvent alors avoir tendance à adopter une approche prudente, voire réticente, par crainte d'engager une intervention abusive ou de voir leurs relations diplomatiques compromises avec l'État du pavillon. Il en découle un besoin constant pour les États de trouver cet équilibre délicat entre le respect de la liberté de navigation des navires en haute mer et les impératifs liés à la lutte contre la criminalité dans cet espace, qui peut rapidement devenir un lieu de prédilection pour les groupes criminels.

Par ailleurs, contrairement au droit de visite, l'article 111 de la Convention ne délimite pas de manière exhaustive les situations dans lesquelles le droit de poursuite peut être exercé et n'établit aucune référence spécifique à des formes de criminalité. Cette absence de précision soulève des interrogations quant à la portée et à l'étendue de l'application de ce droit, en particulier dans le contexte de la lutte contre la criminalité. Si d'une part, elle laisse une large marge d'interprétation aux États côtiers pour inclure des activités illicites dans les contraventions aux lois et règlements, d'autre part, elle peut favoriser l'invocation de motifs contestables ou douteux pour exercer le droit de poursuite. De plus, cette incertitude juridique pourrait constituer une insécurité pour les navires, dans la mesure où ils se trouvent dans l'incapacité d'anticiper des situations où ils pourraient être poursuivis.

En conclusion, il apparaît clairement que le droit de visite et le droit de poursuite constituent des exceptions essentielles au principe de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer. Dans le cadre de la lutte contre la criminalité, ces prérogatives accordées aux autres États permettent de les associer à la prévention et à la répression des activités illicites dans cette zone maritime. Elles leur offrent également la possibilité d'exercer des pouvoirs d'exécution à l'encontre de navires non immatriculés par eux, dans un espace partagé qui échappe à leur souveraineté. L'intervention de ces États contribue ainsi à compenser d'éventuelles défaillances de l'État du pavillon dans l'exercice de sa compétence exclusive et d'empêcher que la haute mer devienne un espace de non-droit. Cependant, comme nous l'avons observé, ces pouvoirs sont strictement encadrés et limités. Cela dit, il convient désormais d'examiner d'autres exceptions à l'autorité exclusive de l'État du pavillon et d'analyser leur impact dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer.

§2. Les compétences particulières reconnues aux États dans la lutte contre la criminalité en haute mer

En dehors du droit de visite et du droit de poursuite, le droit international reconnaît aux États tiers des compétences spécifiques en haute mer, dans certains contextes particuliers, qui revêtent un grand intérêt dans la lutte contre la criminalité.

Ces compétences incluent d'une part, l'obligation générale de tous les États de préserver l'environnement marin de la haute mer, de lutter contre la pollution marine, ainsi que de préserver la biodiversité marine et les ressources halieutiques. D'autre part, elles concernent des actions telles que la répression du trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes. Ces prérogatives offrent une dimension complémentaire, voire supplétive, à l'exercice de la compétence exclusive de l'État du pavillon, permettant aux États tiers d'intervenir efficacement dans la régulation de la haute mer.

Il importe alors de mettre en évidence les pouvoirs reconnus aux États tiers et d'évaluer leur impact, en analysant, en même temps, la manière dont leurs interventions complètent l'action de l'État du pavillon ou le suppléent, lorsque ce dernier n'exerce pas effectivement sa juridiction et son contrôle sur un navire en haute mer.

On verra alors successivement les compétences des États tiers dans la préservation des ressources et de l'environnement marin de la haute mer (A) et dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes (B).

A- Les compétences des États tiers dans la préservation des ressources et de l'environnement marin de la haute mer

Si *prima facie*, il va de soi qu'en haute mer, c'est l'État du pavillon qui a l'obligation première de protéger et de préserver l'environnement marin, il reste que cette mission incombe aussi à tous les autres États¹⁷². Les atteintes à l'environnement marin représentent « de nouvelles formes de criminalité internationale »¹⁷³, dont l'intérêt croissant a évolué en fonction de l'émergence de nouveaux instruments de protection de l'environnement et des drames environnementaux, tels que les marées noires. La préservation du milieu marin est une problématique dans l'ère du temps¹⁷⁴, qualifiée par certains auteurs d'« urgence » ou de « situation d'urgence ». La thématique a d'ailleurs fait l'objet récemment d'une conférence à Lisbonne¹⁷⁵ et d'une Déclaration¹⁷⁶ du même nom pour répondre à ce qu'on a appelé « l'urgence océanique ».

Comme mentionné précédemment, la protection et la préservation du milieu marin constituent une obligation imposée à tous les États. À cet égard, l'article 192 de la Convention en fait une obligation d'ordre général. Les États doivent prendre en considération la sauvegarde de l'environnement marin dans l'exercice de leurs droits souverains relatifs à l'exploitation des ressources naturelles, conformément à l'article 193 de la même Convention. De plus, l'article 194 de la Convention demande aux États de prendre, séparément ou conjointement, toutes les

¹⁷² Voir à ce propos, M. LE HARDY, *Que reste-t-il de la liberté de la pêche en haute mer ? De l'exploitation individuelle à la gestion collective : essai sur le régime juridique de l'exploitation des ressources biologiques de la haute mer*, Paris, Pedone, 2002, p. 47 : « Constatant que l'organisation unilatérale et individuelle de la pêche aboutit inéluctablement à la surexploitation et à la négation de la haute mer, les États ont tenté d'instituer collectivement un cadre juridique international, garantissant un libre et égal usage des ressources marines » ; voir A. SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, Montréal, Thémis, 2000, p.165 : « L'examen de l'état du droit international révèle un cadre juridique se limitant à la définition des pouvoirs des États et à la multiplication de déclarations de principes qui témoignent d'une prise de conscience environnementale certaine ». voir eg. A. SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, Montréal, Thémis, 2000, p.165 : « L'examen de l'état du droit international révèle un cadre juridique se limitant à la définition des pouvoirs des États et à la multiplication de déclarations de principes qui témoignent d'une prise de conscience environnementale certaine ».

¹⁷³ A.-L. CHAUMETTE, R. PARIZOT, « Propos introductifs », in A.-L. CHAUMETTE, R. PARIZOT (dir.), *Les nouvelles formes de criminalité internationale : dialogue entre pénalistes et internationalistes*, Paris, Pedone, 2021, p. 4.

¹⁷⁴ Sur la nécessité pour tous les États de protéger et de préserver l'environnement marin, voir A. SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, Montréal, Thémis, 2000, p.165 : « L'examen de l'état du droit international révèle un cadre juridique se limitant à la définition des pouvoirs des États et à la multiplication de déclarations de principes qui témoignent d'une prise de conscience environnementale certaine ».

¹⁷⁵ Les États se sont réunis à Lisbonne du 27 juin au 1^{er} juillet 2022 à l'occasion de la Conférence des Nations Unies visant à soutenir la mise en œuvre de l'Objectif de développement durable n° 14 du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

¹⁷⁶ Le texte est intitulé « *Our Ocean, our Future, our Responsibility* » et traite, entre autres, de la pollution marine, de l'économie bleue et des zones marines protégées.

mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Enfin, l'article 197 prévoit que « les États coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales ».

Lorsque les navires s'adonnent à des activités en haute mer susceptibles de compromettre l'équilibre du milieu marin et de mettre en péril ses ressources, les États peuvent intervenir, qu'elles soient perpétrées par des navires battant leur pavillon ou non. Ils peuvent également adopter des mesures préventives visant à empêcher que des navires ne se livrent à des pratiques illicites en haute mer. Ces dispositions s'inscrivent dans une démarche de gouvernance globale et de gestion durable des ressources de la haute mer par l'institution d'une responsabilité collective. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets¹⁷⁷ souligne dans son préambule que « les Parties contractantes à la présente Convention, reconnaissant que le milieu marin et les organismes vivants qu'il nourrit sont d'une importance capitale pour l'humanité et que l'humanité tout entière a intérêt à veiller à ce que ce milieu soit géré en sorte que ses qualités et ses ressources ne soient pas altérées ». Il est donc dans l'intérêt commun de préserver l'intégrité du milieu marin et d'empêcher toute forme de dégradation de l'environnement marin.

La section 5 de la Partie XII de la Convention consacre en particulier la responsabilité des États dans la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin. C'est sans nul doute en matière de lutte contre la pollution marine que la Constitution des océans est particulièrement novatrice. Sujet majeur de la Convention, le terme « pollution » y est mentionné cent onze fois¹⁷⁸. Cependant, sa contribution à la lutte contre la pollution des mers ne se limite pas seulement à cette mention abondante. Elle est surtout liée à la pertinence des articles qui traitent de la question. Son apport réside dans le fait qu'elle délimite nettement non

¹⁷⁷ La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est adoptée le 13 novembre 1972 et est en vigueur depuis le 30 août 1975.

¹⁷⁸ Les articles évoquant la pollution dans la Convention de Montego Bay sont nombreux : articles 21, 39, 42, 43, 79, 94, 142, 145, 165, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 203, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 228, 229, 230, 234, 235, 263, etc. La pollution y est entendue de plusieurs façons. Le texte parle de pollution grave et délibérée, de pollution par les navires, de prévention, réduction et maîtrise de la pollution, de pollution par les pipelines, de pollutions issues d'activités menées dans la zone, pollution du milieu marin, la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, de pollution d'origine tellurique, de pollution par immersion, de pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, pollution résultant de toute infraction, pollution du milieu marin résultant de recherches scientifiques marines, etc.

seulement les pouvoirs de l'État côtier, mais également ceux de l'État du pavillon, de l'État du port et des États tiers dans la gestion de la pollution des mers¹⁷⁹.

Tous les États doivent alors prendre les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin sous toutes ses formes¹⁸⁰. Dans cette perspective, comme l'indique l'article 211§1 de la Convention, « les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires ».

Cette obligation revêt une importance capitale dans la lutte contre la pollution marine. Elle établit un cadre global coordonné et encourage l'uniformité des règles, fondées sur des standards universellement acceptés. En outre, elle reflète également la nécessité d'une réponse collective à la pollution causée par les navires, laquelle menace la biodiversité marine.

Toutefois, il convient de souligner que la convention de Montego Bay ne traite pas spécifiquement de la biodiversité marine¹⁸¹. L'article 5 de la Convention de Rio¹⁸² prévoit que « chaque Partie contractante, dans la mesure du possible et selon qu'il conviendra, coopère avec d'autres Parties contractantes, directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire d'organisations internationales compétentes, dans des domaines ne relevant pas de la juridiction nationale et dans d'autres domaines d'intérêt mutuel, pour la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique ». Bien que cette Convention ne se concentre pas sur le milieu maritime, ses dispositions s'appliquent à la biodiversité marine. L'article 5 en particulier encourage la coopération internationale entre les États en vue de la protection et l'exploitation durable de la diversité biologique au-delà de la juridiction nationale, notamment en haute mer.

¹⁷⁹ Voir eg. à ce propos, M. GAVOUNELI, « State Jurisdiction in Relation to the Protection and Preservation of the Marine Environment », *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. 3, 2016, pp. 5-29.

¹⁸⁰ Article 194, Convention de Montego Bay.

¹⁸¹ Pour une analyse approfondie des enjeux relatifs à la conservation de la biodiversité marine, voir P. RICARD, *La conservation de la biodiversité dans les espaces maritimes internationaux : un défi pour le droit international*, Pedone, Paris, 2019, p.34. L'auteur met en évidence les obstacles à la mise en œuvre effective des obligations des États en matière de préservation de la biodiversité, ainsi que les limites du cadre juridique international existant. Elle défend l'idée que ces insuffisances relevées peuvent être surmontées par une réforme globale et profonde du droit international, qui intègre plus efficacement les principes de durabilité et de responsabilité, ainsi qu'une approche holiste pour faire face aux défis complexes liés à la conservation de la biodiversité marine. Voir eg. M. P. LANFRANCHI, « Le principe des responsabilités communes, mais différenciées dans les instruments internationaux relatifs à la biodiversité », in SFDI, *Droit international et développement*, Colloque de Lyon du 22 au 24 mai 2014, Paris, Pedone, 2015, pp.387-397 ; voir aussi B. GUILLOUX, K. ZAKOVSKA, « Développements récents du droit international relatif à la biodiversité marine », *RESE*, vol.5, 2004, pp.1-10.

¹⁸² Convention sur la diversité biologique, adoptée le 5 juin 1992 et en vigueur depuis le 29 décembre 1993.

Par ailleurs, une fois que l'on admet que les ressources de la mer, notamment les ressources halieutiques de la haute mer ne sont pas inépuisables, il devient impératif de se soucier de leur conservation¹⁸³. L'article 116 de la Convention¹⁸⁴ alors même qu'il énonce les droits de pêche en haute mer, l'assortit de réserves. Cette disposition régleme l'activité halieutique afin d'éviter la surexploitation par les dépassements des volumes de captures autorisés. En outre, l'article 117¹⁸⁵ demande notamment aux États de prendre les mesures nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer ou de coopérer avec les autres États à cet effet. Dans l'affaire *Compétence en matière de pêcheries*, la CIJ a affirmé que « l'un des progrès dont le droit international maritime est redevable à l'intensification de la pêche est que, à l'ancienne attitude de laisser faire à l'égard des ressources biologiques de la haute mer, se substitue désormais la reconnaissance qu'il existe un devoir de prêter une attention suffisante aux droits d'autres États ainsi qu'aux impératifs de la conservation dans l'intérêt de tous »¹⁸⁶. Les États doivent alors, comme le requiert l'article 118 de la Convention, coopérer à la conservation et à la gestion de ces ressources¹⁸⁷. Ils doivent également veiller à la préservation des mammifères marins en haute mer¹⁸⁸.

Par ailleurs, l'article 6 de l'Accord sur la conservation et sur la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs¹⁸⁹ prévoit que « les États appliquent largement

¹⁸³ Voir à ce propos, J. COMBACAU, S. SUR, *Droit international public*, 13e éd, Paris, LGDJ, 2019, p.529 : « L'exploitation traditionnelle des ressources halieutiques est désormais accompagnée par le souci de leur protection et de leur conservation ».

¹⁸⁴ Article 116, Convention de Montego Bay : « Tous les États ont droit à ce que leurs ressortissants pêchent en haute mer, sous réserve: a) de leurs obligations conventionnelles ; b) des droits et obligations ainsi que des intérêts des États côtiers tels qu'ils sont prévus, entre autres, à l'art. 63, par. 2, et aux art. 64 à 67; et c) de la présente section ».

¹⁸⁵ Article 117, Convention de Montego Bay : « Tous les États ont l'obligation de prendre les mesures, applicables à leurs ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer ou de coopérer avec d'autres États à la prise de telles mesures ». Il faut également noter que le préambule de la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer du 29 avril 1958 soulevait déjà le risque auquel cet espace est exposé : « Les États parties à la présente Convention, considérant que le développement de la technique moderne en matière d'exploitation des ressources biologiques de la mer, en augmentant les possibilités humaines de satisfaire aux besoins d'une population mondiale croissante, expose certaines de ces ressources au risque d'exploitation excessive ».

¹⁸⁶ CIJ, *Compétence en matière de pêcheries* (Royaume-Uni c. Islande), arrêt du 25 juillet 1974, p.31, §72.

¹⁸⁷ On retrouve la même obligation à l'article 5 de l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, adoptée à Rome le 24 novembre 1993 et en vigueur depuis le 11 mars 2003.

¹⁸⁸ Article 120, Convention de Montego Bay.

¹⁸⁹ Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, New York, 4 août 1995 entrée en vigueur le 11 décembre 2001. Désormais, l'Accord sur la conservation et sur la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs. Plus globalement, d'autres conventions internationales visent à réguler la pêche et à protéger les ressources marines sur les plans international et régional. On peut mettre en avant, entre autres, la Convention de Washington du 2 décembre 1946 pour la réglementation de la chasse à la baleine, la Convention des pêches de l'Atlantique Nord Est (CPANE) du 18 mars 1959, et la Convention sur la conservation de la faune et de la flore de l'Antarctique

l'approche de précaution à la conservation, à la gestion et à l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs afin de protéger les ressources biologiques marines et de préserver le milieu marin ». Cette disposition met en lumière la nécessité d'effectuer une gestion prudente et anticipative. Les États ont la responsabilité de prévenir l'épuisement de ces espèces et de garantir la bonne santé de ces stocks, même lorsqu'il existe des incertitudes scientifiques.

Conscient des insuffisances du cadre juridique actuel, l'Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale¹⁹⁰ souligne dans son préambule « la nécessité de faire en sorte que le régime mondial complet créé par la Convention encadre mieux la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale ». Plus loin, l'Accord BBNJ rappelle que « comme l'énonce la Convention, les États sont tenus de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales relatives à la protection et à la préservation du milieu marin et peuvent être tenus responsables à cet égard conformément au droit international ».

La signature de cet accord global juridiquement contraignant, qualifié de « traité historique pour l'humanité », marque une avancée majeure dans le droit international et dans la protection de l'environnement marin de la haute mer. Il vient, non seulement combler les lacunes des règles existantes, mais également renforce l'obligation des États de préserver le milieu marin, la diversité biologique et les écosystèmes marins. L'Accord BBNJ introduit des innovations importantes, telles que la création des aires marines protégées en haute mer, l'obligation d'effectuer des études d'impact environnemental, ainsi que le renforcement de la coopération internationale, des capacités scientifiques et du transfert de technologies marines.

La pêche illégale est porteuse d'inquiétudes. Il y a plus de vingt ans, elle représentait déjà un quart des captures mondiales¹⁹¹. La Fondation de la Mer a publié récemment un rapport¹⁹² qui dresse un état des lieux approfondi de ce fléau. Le document préconise de combattre la pêche

(CCAMLR) du 20 mai 1980, la Convention de Reykjavik du 2 mars 1982 portant sur la conservation du saumon dans l'Atlantique du Nord et la Convention de Wellington du 24 novembre 1989 pour la prohibition de la pêche aux filets maillants.

¹⁹⁰ L'Accord a été adopté le 19 juin 2023 à New York et ouvert à signature depuis le 20 septembre 2023 pour une durée de deux ans. Il a été signé par 105 États et ratifié par 14 États. Désormais, Accord BBNJ.

¹⁹¹ Voir à ce propos, FAO, *Mise en œuvre du plan d'action international visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite; non déclarée et non réglementée*, Rome, 2002, p.3 : « Si d'après certaines estimations, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée représente vraisemblablement un niveau de captures atteignant au moins le quart des captures totales réalisées partout dans le monde, on ne dispose malheureusement pas de données parfaitement fiables à cet égard ».

¹⁹² Fondation de la Mer, *Vaincre la pêche illégale : une promesse pour nourrir le monde*, 2024, 124 p.

illégale par une approche systémique et propose quatre-vingt-neuf pistes d'action pour y faire face. La première recommandation formulée consiste à s'appuyer sur la science et à en faire un pilier de la gestion des pêches locales, régionales et régionales. L'objectif est de placer la recherche scientifique au cœur des stratégies de lutte et d'utiliser les données qui en sont issues pour garantir une exploitation durable des ressources. Parallèlement, il a été également suggéré de former les pêcheurs aux pratiques durables, ainsi qu'aux conséquences de la pêche INN sur les écosystèmes marins. Le rapport préconise, en outre, le déploiement d'une diplomatie européenne en matière de pêche visant à mieux cerner les enjeux maritimes et d'une politique de gouvernance globale des océans.

Une solution innovante appelée « stratégie Al Capone », propose de lutter contre la pêche illégale par des moyens juridiques indirects et détournés. Cette approche consisterait à soumettre les navires de pêche à des réglementations plus rigoureuses, notamment en leur imposant l'attribution d'un numéro d'immatriculation OMI unique, permettant un suivi et un contrôle renforcés. Cette stratégie repose sur l'idée que les navires engagés dans la pêche illicite sont également susceptibles de violer les normes minimales de sécurité de l'OMI, les rendant ainsi dangereux. Enfin, une autre piste consiste à mobiliser l'accord BBNJ, notamment les aires marines protégées en haute mer pour lutter contre la pêche INN au nom de la protection de la biodiversité.

En conclusion, les pouvoirs reconnus par la Convention de Montego Bay, ainsi que par les conventions internationales aux États tiers en haute mer sont réellement d'un intérêt crucial pour la préservation des ressources et pour l'environnement marin de la haute mer. De surcroît, on observe une prise de conscience croissante et un consensus qui s'établit sur la nécessité d'un cadre juridique plus rigoureux et d'une gouvernance collective de cette zone maritime. Par ailleurs, une autre exception notable à l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon et à son monopole en haute mer réside dans la reconnaissance de pouvoirs exceptionnels aux États tiers pour réprimer le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer.

B- Le cas spécifique de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer

Il faut souligner, en premier lieu, que la Convention de Montego Bay ne considère pas explicitement la lutte contre le trafic des stupéfiants et de psychotropes comme une dérogation à la compétence exclusive de l'État du pavillon. Chose surprenante, l'article 110, qui consacre le droit de visite en haute mer, ne prévoit pas la possibilité pour tout État d'arraisonner un navire

battant pavillon étranger, même s'il existe des raisons sérieuses de soupçonner que ce navire se livre au trafic de stupéfiants et de psychotropes.

Il est vrai qu'il a fallu attendre la Convention unique sur les stupéfiants¹⁹³ et le protocole de 1972 pour que la question des stupéfiants soit amplement et spécifiquement traitée dans le droit international. Il reste qu'elle n'était pas radicalement absente des instruments juridiques antérieurs¹⁹⁴. Ainsi, le trafic de stupéfiants - à tout le moins le trafic de drogue¹⁹⁵ - par voie maritime ne constitue une forme de criminalité naissante¹⁹⁶ dont on ne se préoccupe que depuis très récemment. Bien que la Convention de Montego Bay apporte une certaine avancée dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer, elle n'aborde pas le sujet de manière suffisante. L'article 108 de la Convention impose à tous les États une obligation générale de coopération sans fournir de cadre précis :

1. Tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer. 2. Tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic.

Cette absence de référence à une forme de criminalité aussi grave dans le cadre des interventions autorisées en haute mer est regrettable. Toutefois, les dispositions de la Convention de Montego Bay seront ultérieurement consolidées par celles de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes¹⁹⁷, bien que cette dernière ne soit pas centrée sur la manifestation maritime de ce trafic.

Concernant le transport de ces substances par mer, l'article 17§1 de la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes réitère l'obligation de coopération entre les États, conformément au droit international de la mer. En outre, la disposition prévoit qu'« une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation

¹⁹³ Cette Convention dite unique sera renforcée en 1972 par un Protocole additionnel qui vise à limiter la production de la drogue. Elle a permis de créer l'Organe International de contrôle des stupéfiants (OICS).

¹⁹⁴ Article 19, Convention de Genève sur la mer territoriale et la mer contiguë de 1958 : « Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ».

¹⁹⁵ Le terme drogue s'employait de manière générale pour désigner toutes les substances illicites notamment les stupéfiants, les psychotropes et l'opium.

¹⁹⁶ Le transport de l'opium par exemple était déjà interdit dans la Convention internationale de l'opium du 23 janvier 1912, en vigueur depuis le 28 juin 1919. Il existait, par ailleurs, d'autres conventions telles que la Convention pour la répression du trafic illicite des drogues nuisibles adoptée le 26 juin 1936 et en vigueur depuis le 10 octobre 1947.

¹⁹⁷ La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes a été adoptée à Vienne le 20 décembre 1988 et est entrée en vigueur le 11 novembre 1990. Désormais, Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes.

conformément au droit international et battant le pavillon ou portant une immatriculation d'une autre Partie se livre au trafic illicite peut le notifier à l'État du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet État de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire »¹⁹⁸. Ainsi, avec l'autorisation de l'État du pavillon, l'État requérant est habilité à procéder à l'arraisonnement du navire. Il peut également le visiter et prendre les mesures nécessaires si des preuves du trafic illicite sont établies.

En définitive, au-delà des limites découlant de l'imprécision de l'obligation de coopération, la subordination de l'exercice de cette compétence à l'acceptation de l'État du pavillon restreint considérablement la portée et l'efficacité de l'intervention des autres États. Elle crée une situation de dépendance qui peut entraver la réactivité des États requérants face à des soupçons de trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer. De plus, d'un point de vue pratique, la procédure de notification et de demande d'autorisation entraîne des délais conséquents. Cela peut retarder l'intervention de l'État requérant et offre au navire suspecté, une marge de manœuvre pour s'échapper avant qu'une réponse ne soit apportée.

À l'inverse, la convention de Bruxelles¹⁹⁹ autorise tout État menacé à intervenir en haute mer pour prévenir ou pour freiner la pollution d'un navire accidenté. Il s'agit d'une dérogation majeure au principe de l'exclusivité de juridiction. Ainsi, l'État riverain de la haute mer peut prendre des mesures lorsqu'un accident maritime crée un danger grave et imminent de pollution par des hydrocarbures, mettant en péril son littoral et ses intérêts. Toutefois, cette intervention demeure strictement encadrée. Les mesures prises doivent être à la fois nécessaires et proportionnées, et l'État concerné est tenu de consulter les autres États impliqués ainsi que les acteurs privés potentiellement affectés. Ce cadre juridique vise à trouver un équilibre entre la liberté de navigation, la protection de l'environnement marin et le respect des droits des tiers. La Convention de Montego Bay par ailleurs permet également à tout État en haute mer d'ordonner l'ouverture d'une enquête sur tout accident de mer qui a occasionné des dommages importants au milieu marin²⁰⁰.

¹⁹⁸ Article 17§3, Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes.

¹⁹⁹ Article 1, Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 : « Les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes ».

²⁰⁰ Article 94§7, Convention de Montego Bay.

En guise de conclusion, les développements de ce chapitre ont permis d'examiner les justifications du principe traditionnel de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon et de rappeler son monopole en haute mer. À cet égard, le principe de la liberté de la haute mer, établi tant dans le droit coutumier que dans le droit conventionnel, demeure aujourd'hui encore fondamental. Sa portée théorique et pratique est incontestable, même s'il est désormais clair que le régime juridique de la haute mer, ainsi que l'insuffisance de son encadrement rigoureux, favorisent le développement de la criminalité dans cet espace. L'État du pavillon porte premièrement la responsabilité de la lutte contre la criminalité en haute mer. Il doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle à bord des navires sous son pavillon lorsqu'ils se trouvent en haute mer. Toutefois, les autres États peuvent également exercer des compétences particulières dans des situations spécifiques. C'est là tout l'intérêt des dérogations prévues par la Convention à l'exclusivité de juridiction de l'État du pavillon en haute mer, qui s'avèrent essentielles dans le contexte de la lutte contre la criminalité. Il reste que les critères d'intervention des États en haute mer à bord de navires battant pavillon étranger demeurent strictement limités par le droit international. De plus, l'exercice de ces compétences, dans certains cas, nécessite l'autorisation de l'État du pavillon, ce qui peut compliquer l'arraisonnement, la visite et la répression des activités illicites. Dans ce contexte, l'entrée en vigueur de l'accord BBNJ marquera globalement une avancée majeure dans la consolidation de la protection de la haute mer, en fournissant un cadre juridique plus solide pour faire face aux abus qui y sont perpétrés. Les compétences des États dans les différents espaces maritimes étant analysées dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité, il convient désormais de mettre en lumière les défis auxquels les États sont confrontés dans la mise en œuvre de leurs actions dans les espaces sous souveraineté nationale et dans ce cadre spécifique.

TITRE II : L'INADAPTATION DU CADRE JURIDIQUE EXISTANT À LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE L'ÉTAT EN MER À L'ÉCHELON NATIONAL EN VUE DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ

Le panorama de la répartition générale des compétences des États en mer révèle que leur capacité d'action et l'étendue de leurs pouvoirs sont plus ou moins importantes en fonction de la zone maritime concernée. Par conséquent, les mesures adoptées pour lutter contre la criminalité en mer sont déterminées par l'espace en général, et plus particulièrement par le régime juridique encadrant l'activité criminelle en cause.

Nonobstant la cohérence du « dégradé de compétences » et l'équilibre qu'il contribue à maintenir entre les intérêts de l'État côtier et ceux de l'État du pavillon, il convient de souligner que le cadre juridique établi est inadapté à l'exercice des compétences en mer à l'échelon national, notamment dans le contexte de la lutte contre la criminalité maritime. L'inadaptation du cadre juridique existant est perceptible dans l'approche faiblement répressive et dissuasive des textes internationaux dédiés à la mer, en particulier de la Convention.

Une analyse littérale permet de remarquer que le champ lexical générique lié au droit pénal, droit « sanctionnateur », est peu présent dans le texte. Par exemple, le terme « répression » n'apparaît que très rarement, tout comme le mot « réprimer ». Ce constat s'applique également à la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, qui ne mentionne ces termes qu'une seule fois. L'expression « sanction » n'apparaît que six fois dans la Convention et est complètement absente de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë. En revanche, le mot « pénal » y figure six fois, tandis qu'il est utilisé sept fois dans la Convention.

On peut donc avancer que les textes internationaux traitant de la mer présentent un caractère pénal peu affirmé et qu'ils sont intrinsèquement dépourvus d'une intention « punitive ». Du moins, ils ne s'inscrivent guère dans cet esprit. Par-dessus cette perception littérale et cette vue de l'esprit, il faut souligner de manière concrète que l'organisation des compétences des États en mer est significativement dissuasive de l'exercice de la juridiction de l'État côtier dans la mer territoriale.

Par ailleurs, la mise en œuvre des actions de l'État en mer représente une illustration concrète des compétences d'exécution qui lui sont reconnues par le droit international et une traduction

fonctionnelle de ses compétences normatives. D'une part, elle inclut l'exercice des compétences juridictionnelles, ainsi que la poursuite à terre. D'autre part, elle englobe les pouvoirs opérationnels, toutes les actions de surveillance dans les zones sous souveraineté nationale et l'exercice de la police en mer. L'application de la loi en mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité comporte alors des enjeux pratiques qu'il conviendra de mettre en lumière afin de cerner toute la complexité de la situation.

Dès lors, la réflexion se présentera comme suit : d'un côté, on montrera que le cadre juridique est fondé sur une approche faiblement répressive (Chapitre I) et d'un autre côté, on présentera les enjeux liés à la mise en œuvre de l'action de l'État en mer à l'échelon national (Chapitre II) dans le contexte de la lutte contre la criminalité.

Chapitre I : Un cadre juridique international fondé sur une approche faiblement répressive

À terre comme en mer, l'exercice des compétences juridictionnelles constitue un élément essentiel dans la mise en œuvre des compétences de l'État dans les espaces sous souveraineté nationale. Dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité, l'exercice de la juridiction confère à l'État côtier le droit d'immobiliser le navire étranger suspecté de se livrer à des activités criminelles prohibées par la législation nationale, d'ouvrir des enquêtes et de traduire, devant les instances nationales, les personnes mises en cause.

Il représente alors, non seulement un gage d'effectivité de la répression des activités illicites dans la mer territoriale, mais aussi une garantie juridique contre l'impunité des crimes commis en mer. En outre, elle permet de protéger les éventuelles victimes, d'assurer la réparation des dommages subis par ces dernières ou par l'État côtier lui-même, et de rétablir l'« ordre » dans la mer souveraine.

Les différents travaux de codification du droit de la mer et les conventions internationales qui en sont issues ont unanimement adopté une approche restrictive concernant la mise en œuvre des juridictions pénale et civile de l'État côtier dans la mer territoriale. Ils consacrent les compétences juridictionnelles de manière équivoque et sans réelle fermeté.

Cela suscite alors des questionnements significatifs qui nécessitent des développements approfondis. Il est d'office fondamental de mettre en lumière successivement les limitations à l'exercice de la juridiction pénale (Section I) et de la juridiction civile (Section II) afin de mesurer leur degré de restriction dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.

Section I : Les limitations à l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans le contexte de la lutte contre la criminalité

Dans cette première section, il sera question, dans un premier temps, d'étudier à la lumière des textes internationaux pertinents, les différentes limitations à l'exercice des compétences juridictionnelles pénales de l'État côtier dans la mer territoriale (§1).

Ces restrictions, imposées par le droit international, visent à équilibrer les intérêts de l'État côtier avec le droit de passage inoffensif des navires et les intérêts des autres États. Elles ont un impact réel en particulier dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans cet espace maritime, que l'on cherchera à souligner.

Dans un second temps, l'attention sera portée, à titre d'illustration, sur l'exercice de la juridiction pénale dans les espaces sous souveraineté nationale française (§2). Cette analyse permettra d'observer la manière dont la France intègre les règles de droit international concernant l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale. Il s'agira ainsi de mettre en lumière l'articulation du droit international avec le droit interne dans ce contexte spécifique.

Enfin, cette démarche a pour objectif de tester la capacité du droit international à fournir des solutions adéquates et suffisantes aux États pour faire face aux activités illicites considérées. Elle donnera l'occasion de questionner l'efficacité des règles d'exercice de la compétence juridictionnelle pénale dans la mer territoriale et de relever les difficultés d'application concrètes dans le cadre de la lutte contre la criminalité.

§1. L'encadrement restrictif de l'exercice des compétences juridictionnelles pénales de l'État côtier

Les différents travaux de codification ayant précédé la Convention de Montego Bay ont très vite institué un principe général prohibitif concernant l'exercice de la juridiction locale à bord des navires étrangers de passage dans la mer territoriale.

L'encadrement issu de ces travaux de codification antérieurs sera alors mis en exergue (A) puis on verra comment cette dynamique a été également intégrée dans la Convention (B).

A- L'encadrement de l'exercice des compétences juridictionnelles pénales issu des travaux de codification antérieurs

À une époque lointaine marquée par la première conférence de codification du droit international, Edouard JAUREGUBERRY écrivait dans sa thèse ce qui suit :

Le droit de juridiction est un attribut essentiel de la souveraineté ; si l'État possède la souveraineté sur la mer territoriale, il possède par cela même le droit de juridiction sur les navires se trouvant sur cette mer. Il aura donc le droit de réprimer les violations de sa législation et de ses règlements, quand elles auront été commises par les navires étrangers. Il possèdera enfin une pleine compétence pour connaître des conséquences de faits survenus à bord de ces navires²⁰¹.

Plus loin, il opère une nuance fondamentale entre ce plein droit juridictionnel que possède l'État côtier dans la mer territoriale et son « exercice » :

²⁰¹ E. JAUREGUBERRY, *La mer territoriale*, Thèse de doctorat, Université de Paris, Paris, Les Presses modernes, 1932, p.66.

On ne se demande pas si, une infraction ayant été commise à bord d'un navire, elle doit être réprimée par l'État du pavillon, ou par l'État riverain, etc. Pour ceux qui admettent, que la mer territoriale fait partie du territoire de l'État, et qu'elle est un objet de souveraineté, la compétence de l'État riverain ne fait pas de doute. Mais il s'agit ici de savoir s'il ne conviendrait pas, pour des raisons tenant aux nécessités de la navigation, que l'État riverain « n'exerce » sa compétence, que dans un certain nombre de cas déterminés. Il s'agit donc de limiter l'exercice de la compétence de l'État riverain²⁰².

Ainsi, tout l'enjeu de la réflexion sur la juridiction pénale de l'État côtier dans la mer territoriale réside, de prime abord, dans cette distinction effectuée par Edouard JAURÉGUIBERRY entre ce qui relève, en théorie, de l'évidence²⁰³ et ce qui, en pratique, se rapporte à une éventualité.

Il y a donc lieu de souligner que la question qui se pose n'est pas de savoir si les juridictions de l'État côtier sont compétentes pour réprimer les infractions commises par les navires privés étrangers lors de leur passage dans la mer territoriale. Au contraire, le questionnement est relatif à l'opportunité de « l'exercice »²⁰⁴ de cette compétence juridictionnelle pénale. Dans cet ordre d'idées, il a été souligné que c'est la manière dont cette juridiction doit être exercée qui constitue le cœur de la discussion²⁰⁵.

Lors des travaux de codification, un objectif majeur était que les dispositions à venir sur la juridiction pénale de l'État côtier traduisent, dans leur formulation, l'idée d'un certain équilibre entre les intérêts de l'État côtier et ceux du pavillon. On a admis que la démarche à adopter ne

²⁰² *Ibidem*, p.106.

²⁰³ S'il est communément admis aujourd'hui en droit international que l'État côtier est titulaire de la compétence juridictionnelle pénale dans sa mer territoriale, cette règle n'a pas toujours été évidente ni universellement acceptée. À cet égard, la décision emblématique *Franconia* rendue en Angleterre le 13 novembre 1976, illustre cette évolution. Dans cette affaire, bien que les faits étaient constitutifs d'homicide involontaire au sens de la loi anglaise, les juges ont conclu à l'incompétence des juridictions locales pour connaître l'infraction commise par le navire étranger. Cette décision reflétait les conceptions de l'époque, encore hésitantes. Elle a soulevé de nombreux débats sur le cadre juridique existant concernant l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale. Ces réflexions ont conduit à l'adoption du *Territorial Waters Jurisdiction Act* par la Chambre des Lords. Par ce texte, le Royaume-Uni a non seulement clarifié l'étendue de sa compétence pénale en mer territoriale, mais également contribué à l'évolution des principes régissant les relations entre la liberté des mers et la souveraineté de l'État. Dans l'article 2 du *Territorial Waters Jurisdiction Act*, il est écrit que : « *An offence committed by a person, whether he is or is not a subject of Her Majesty, on the open sea within the territorial waters of Her Majesty's dominions, is an offence within the jurisdiction of the Admiral, although it may have been committed on board or by means of a foreign ship, and the person who committed such offence may be arrested, tried, and punished accordingly* ». Voir à ce propos, *Territorial Waters Jurisdiction Act*, 1878.

²⁰⁴ La question a été posée différemment par un auteur qui la qualifie même de « singulièrement déroutante pour la Commission ». Voir à ce propos, J.G. GUERRERO, *La codification du droit international. La première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930)*, Paris, Pedone, 1930, p. 74 : « L'État riverain a-t-il la juridiction pénale, en cas de crimes ou de délits, commis à bord d'un navire de commerce étranger, de passage dans ses eaux territoriales ? » ; Voir eg, L. LUCCHINI, M. VOECKEL, *Droit de la mer : la mer et son droit, les espaces maritimes*, t.I, Paris, Pedone, p.158 : « Toutefois, si l'État riverain possède une compétence exclusive en matière de juridiction pénale, il ne peut exercer cette juridiction de manière plus ou moins complète ».

²⁰⁵ Voir à ce propos, R. R. CHURCHILL, A.V. LOWE, A. SANDER, *The law of the sea*, 4^e ed., Manchester, Manchester University Press, 2022, p.162 : « *Attention has focused more on the manner in which jurisdiction is to be exercised than on the question whether or not there is a right to exercise jurisdiction at all* ».

devrait ni accorder la juridiction pénale exclusivement à l'un, ni la céder entièrement à l'autre. Il était donc essentiel de s'inscrire dans la logique selon laquelle, la juridiction pénale de l'État côtier ne devrait pas être exercée à bord du navire à cause de l'intérêt même de la navigation, tout en affirmant que l'État côtier conserve sa souveraineté sur cette portion de mer²⁰⁶.

Le pari de l'équilibre ne semble pas avoir été pleinement atteint *ab initio*, car les premiers travaux de codification se sont principalement orientés vers la protection du droit de passage des navires étrangers. Ainsi, l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans la mer territoriale a été substantiellement restreint pour que la jouissance de ce droit puisse être préservée²⁰⁷.

L'article 20 des commentaires de la CDI relatif au droit de la mer présente un énoncé assez strict²⁰⁸. Son premier paragraphe est explicite et a le mérite d'être direct. Dès les premières lignes, il est clairement établi qu'il est formellement interdit à l'État côtier d'arrêter des personnes ou de procéder à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger suspecté d'avoir commis une certaine infraction pénale dans la mer territoriale. D'une part, l'exercice de la juridiction pénale est alors entendu dans un sens restrictif qui le résume, si ce n'est qu'il est la limite, à des actes de police judiciaire. D'autre part, *a contrario*, l'interruption du passage d'un navire étranger à ces fins ne relève que d'une hypothèse exceptionnelle, et *exceptio est strictissimæ interpretationis*.

²⁰⁶ Voir à ce propos, J.G. GUERRERO, *La codification du droit international. La première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930)*, op. cit., pp. 74-75 ; voir eg. A. RAESTAD, « Régime des eaux territoriales devant la codification », *RDILC*, vol. 11, 1930, p.162 : « Dans les bases de discussion du comité préparatoire, les dispositions restreignant la juridiction de l'État côtier vis-à-vis des actes ayant lieu à bord d'un navire et vis-à-vis du corps du navire lui-même se présentent comme destinées à sauvegarder le droit de passage inoffensif. Or, si on veut absolument ériger en point de départ la thèse que l'État côtier exerce sur les eaux territoriales une souveraineté analogue, par son contenu, à celle exercée à terre, il faut, à mon avis, procéder de sorte qu'on y apporte deux réserves capitales, d'ordre général, dont la première limitera la juridiction de l'État côtier et la deuxième posera, à titre de droit spécifique, le droit de passage inoffensif (abstraction est ici encore faite de la visite (les ports et du droit au commerce) ».

²⁰⁷ J. VERHOEVEN, *Droit international public*, op.cit, p. 533 : « La volonté de consolider le libre passage inoffensif explique que l'exercice par l'État côtier de sa compétence juridictionnelle ait été soumis à certaines restrictions dans la mer territoriale, même si, dans le respect des règles générales fixées par le droit des gens, son droit interne y est en principe pleinement applicable. Le risque eût en effet été qu'il ne restât plus grand-chose d'une liberté de principe si l'État côtier avait été en droit d'arrêter ou de détourner sans autre réserve les navires étrangers passant dans sa mer territoriale ».

²⁰⁸ Article 20, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI*, 1956, vol. II, p. 274 : « 1. L'État riverain ne peut procéder, à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage que dans l'un ou l'autre des cas ci-après : a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire; ou b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale; ou c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou le consul de l'État dont le navire bat pavillon ».

Ainsi, la compétence juridictionnelle pénale de l'État côtier à bord d'un navire ne s'exerce que dans ces cas de figure limitatifs qui sont énumérés par l'article 20. Il s'agit en l'occurrence de trois situations clés : d'abord, l'État côtier peut légitimement exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire si une infraction a été commise, entraînant des conséquences en dehors de celui-ci. Dans une deuxième hypothèse, l'État côtier peut procéder à des arrestations et mener des actes d'instruction à bord du navire étranger si l'infraction est susceptible de troubler la paix publique du pays ou de perturber l'ordre dans sa mer territoriale. L'accent est alors mis sur la capacité de l'infraction à causer des nuisances et à porter atteinte à ce que l'on peut inclure dans la sécurité ou dans l'ordre public de l'État côtier. Dans le dernier cas, l'exercice de la juridiction est autorisé si le capitaine du navire ou le consul de l'État du pavillon demande explicitement cette assistance à bord du navire à l'État côtier. En définitive, il est manifeste qu'un privilège prépondérant a été accordé à la jouissance du droit de passage des navires, qu'il était crucial de ne pas entraver. Ce faisant, le droit international s'est abstenu de soumettre le navire étranger au sort d'un agneau qu'on mène à l'abattoir, en se gardant d'ouvrir délibérément la voie aux interventions abusives de l'État côtier à bord.

Toutefois, le second paragraphe de l'article 20 étend légèrement les pouvoirs de l'État côtier. Ainsi, en plus des trois cas énumérés précédemment, celui-ci peut exercer sa compétence juridictionnelle pénale à bord du navire s'il stationne dans la mer territoriale, car dans ce cas, son passage n'est plus continu et ininterrompu. Le stationnement du navire pourrait alors être considéré comme cessant d'être inoffensif et, de ce fait, pourrait être suspendu par l'État côtier. La seconde hypothèse est celle du navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. Il va de soi, *in fine*, que l'article 20 exclut automatiquement toutes les situations qui ne figurent pas parmi les différentes hypothèses mentionnées, empêchant ainsi l'État côtier d'exercer sa juridiction pénale dans d'autres contextes.

Dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la mer contiguë, le sujet est traité à l'article 19²⁰⁹. Les dispositions de cet article reprennent essentiellement le premier paragraphe

²⁰⁹ Article 19, Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë : « 1. La juridiction pénale de l'État riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou l'exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après : a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État riverain; b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale; c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'État dont le navire bat pavillon; ou d) Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ». Cet article a été intégralement repris dans l'article 25 du texte unique présenté par le Président de la Deuxième Commission, Reynaldo GALINDO POHL, lors de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Le texte a été adopté lors de la 55^e séance, tenue le 18 avril 1975. Voir à ce propos Document A/CONF.62/WP.8/ PART II, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de*

de l'article 20 précité. La version remaniée comporte, en revanche, des marques nettement distinctives. D'un côté, on observe un passage d'un indicatif ferme à un conditionnel réservé. D'autre part, on note une modification dans la rédaction du texte de l'article, dont la formulation passe de la voix active à la voix passive²¹⁰. Ces révisions littérales apportent une dynamique nouvelle au texte et induisent des conséquences juridiques non négligeables. En outre, l'article 19 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la mer contiguë introduit un nouveau cas dans lequel l'État côtier peut exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire dans la mer territoriale. C'est notamment lorsque « ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ».

Ce cas de figure est véritablement digne d'intérêt au-delà du fait qu'il élargit la portée des compétences juridictionnelles de l'État côtier dans la mer territoriale, parce qu'il met en exergue une nouvelle activité criminelle qui n'est pas couverte par le texte de la CDI. Pour le reste, l'article a conservé les autres circonstances d'exercice de la juridiction pénale traitées par l'article 20 susmentionné à l'exception que, la partie « à bord d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale » est supprimée du texte²¹¹. L'article 19 de la Convention de Genève exclut enfin du champ de compétence juridictionnelle de l'État côtier, les infractions commises par le navire étranger avant son entrée dans la mer territoriale²¹².

Les limitations de la juridiction pénale dans les travaux de codification antérieurs à la Convention-mère étant étudiées, il convient désormais de se pencher désormais sur l'encadrement établi par la Convention et d'analyser ses implications dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale.

B- L'encadrement de l'exercice de la juridiction pénale dans la Convention de Montego Bay

la mer, vol IV, Compte rendus analytiques des séances, New York, 1975, p. 161. Le texte de la disposition est également reproduit textuellement dans l'article 27 du texte de négociation composite officieux élaboré lors de la 6^e session tenue à New York du 23 mai au 15 juillet 1977. Voir à ce propos, Document A/CONF.62/WP.10 et ADD.1, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol VIII, Texte de négociation composite officieux, New York, 1977, p. 9.

²¹⁰ On passe de « l'État côtier ne peut procéder » à « la juridiction de l'État côtier ne devrait pas être exercée ».

²¹¹ Voir à ce propos, article 19§2, Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë : « Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. »

²¹² *Ibidem*, article 19§5 : « L'État riverain 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 raison 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 ».

La Convention de Montego Bay évoque la juridiction pénale de l'État côtier dans le premier paragraphe de son article 27²¹³ qui reprend *mutatis mutandis* les dispositions de l'article 19 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë ainsi que l'article 27 du projet de Convention sur le droit de la mer²¹⁴. La persistance de l'utilisation combinée de la négation et du conditionnel dans l'expression « ne devrait pas »²¹⁵ qui demeure inchangée, conduit à l'interprétation ou, à tout le moins à la conclusion suivante : le droit international reconnaît certes, que l'État côtier détient la compétence juridictionnelle pénale dans sa mer territoriale ; seulement, il est préférable qu'il ne l'exerce pas, qu'il y renonce²¹⁶. Mieux, comme le souligne Véronique LABROT, le droit de la mer « propose »²¹⁷ à l'État côtier de ne pas l'exercer sauf dans les situations énumérées par le paragraphe 1 de l'article 27 de la Convention²¹⁸.

²¹³ Article 27§1, Convention de Montego Bay : « L'État côtier ne devrait pas exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage, sauf dans les cas suivants: a) si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier; b) si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale; c) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique ou un fonctionnaire consulaire de l'État de pavillon; ou d) si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ou des substances psychotropes ».

²¹⁴ Article 27, Projet de Convention sur le droit de la mer. Voir à ce propos, Document A/CONF.62/L.78, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol XV, Compte rendus analytiques des séances, New York et Genève, 1981, p.192. Voir eg. article 27, Document A/CONF.62.122, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Document A/CONF.62/L.78, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol XVII, Séances plénières, New York et Montego Bay, 1982, p.167.

²¹⁵ L'analyse du « ne devrait pas » ou du *should not* dans sa version anglaise a donné lieu à des interprétations diverses et à des débats sur la portée juridique de l'article 27 de la Convention. Comme l'a souligné un écrit, « *does it denote a binding force with all the legal consequences that flow from it, or a mere exhortation, non-compliance with which may be condemnable on moral, but non legal, grounds ?* ». Voir à ce propos, L.T. LEE, « Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on the Law of the Sea », *AJIL*, vol 55, 1961, p.83. Plusieurs auteurs ont considéré que cette expression traduit essentiellement une recommandation adressée à l'État côtier, celle de ne pas exercer sa compétence juridictionnelle pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale. D'un côté, l'emploi du conditionnel implique qu'il ne s'agit pas d'une exigence stricte. Ainsi, d'un autre côté, il induit que l'État côtier garde une certaine marge de manœuvre. En effet, il garde le pouvoir de l'exercer. Voir à ce propos, P. VINCENT, *Droit de la mer*, 2e éd., Bruxelles, Bruylant, 2020, p.82. Voir eg., Y. TANAKA, *The international Law of the sea*, op. cit., p.115 : « *The phrase «should not» seems to suggest that the exercise of the criminal jurisdiction is not strictly prohibited in the other cases. It would seem to follow that the coastal State has a discretion with regard to exercise of criminal jurisdiction* » ; voir eg. A. PROELSS, T. HOFMANN, « Law of the Sea and Transnational Organised Crime », in P. HAUCK, S. PETERKE (eds), *International Law transnational Organised Crime*, Oxford, Oxford University Press, 2016, pp.426-432.

²¹⁶ Voir à ce propos, R-J. DUPUY, « La mer sous compétence nationale », in R. J. DUPUY, D.VIGNES (dir), *Traité du nouveau droit de la mer*, op. cit., p.228 : « L'État côtier jouit, dans sa mer territoriale, de la compétence juridictionnelle, encore que l'exercice de celle-ci soit assorti de diverses restrictions [...] ce qui laisse à penser que, titulaire de cette compétence, il est souhaitable qu'il renonce à l'exercer dans l'intérêt de la navigation internationale à l'intérieur de ses eaux territoriale ».

²¹⁷ V. LABROT, « Compétences des États et droit de la mer : regard sur les compétences pénales », in A. CUDENNEC, *Le droit pénal et la mer*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, p.25.

²¹⁸ Voir eg. à ce propos, I. BANTEKAS, « Criminal Jurisdiction of States under International Law », *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2011, p.3 : « *Criminal jurisdiction, however, in respect of offences committed in the coastal State's territorial waters (→ Port State Jurisdiction; → Territorial Sea) on board a*

Il faudrait également souligner que l'exercice de la juridiction pénale relève de la discrétion de l'État côtier, qui peut choisir de l'exercer, ou, au contraire, décider délibérément d'y renoncer. Cependant, dès lors que l'ordre public de l'État côtier est compromis par la commission d'une infraction pénale, l'exercice de la juridiction pénale ne constitue plus uniquement un droit ou un simple acte de volonté auquel on peut renoncer. Il devient également un devoir²¹⁹.

L'innovation apportée par la Convention, et qui est pertinente dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, réside immanquablement dans l'introduction de la répression du trafic de psychotropes en tant que nouvelle exception autorisant l'exercice de la compétence juridictionnelle pénale l'État côtier à bord du navire étranger²²⁰. L'apport de cette disposition dans la lutte contre la criminalité en mer est indéniable, car elle habilite l'État côtier à adopter, d'une part, des lois et des règlements visant à prévenir et à réprimer le trafic de ces substances dans la mer territoriale. À cette fin, il est impératif qu'il incrimine ces activités illicites dans son droit pénal général ou dans son droit spécial, ce qui lui permettra de donner une base légale aux mesures qu'il mettra en œuvre pour y faire face. Par ailleurs, l'État côtier pourra mener des actions opérationnelles dans la mer territoriale et exercer sa juridiction pénale à bord des navires soupçonnés de transporter des stupéfiants et des psychotropes. Certains textes législatifs nationaux établissent la compétence de leurs juridictions pour poursuivre et juger des infractions commises dans leur mer territoriale et ont transposé fidèlement les dispositions de la Convention relatives à l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale²²¹.

foreign merchant vessel is not unlimited. Its exercise is permissible only where it is demonstrated that a crime has disturbed or affected the coastal State's land territory, or that the measures taken were aimed for the suppression of illicit drug trafficking, or that in any event the consent of the flag State (→ Flag of Ships) was secured in accordance with Art 27 (1) UN Convention on the Law of the Sea ».

²¹⁹ Voir à ce propos, Déclaration du juge Paik à propos de l'affaire TIDM, *Enrica Lexie* TIDM, (Italie c. Inde), ordonnance du 24 août 2015, p. 213 § 6 : « Il est du devoir de l'État d'exercer sa juridiction en matière pénale, sans quoi l'ordre public, socle fondamental de toute société et qu'aucun État ne saurait prendre à la légère sous peine de négliger les devoirs qui sont les siens, ne pourra être maintenu ».

²²⁰ Article 27§1.d, Convention de Montego Bay : « Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ou des substances psychotropes ».

²²¹ Voir à ce propos, article 23, Loi organique relative aux espaces aquatiques (Journal officiel n° 6153, numéro spécial du 18 novembre 2014), décret du 17 novembre 2014, de la République bolivarienne du Venezuela, *in*, Nations Unies, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, *Bulletin du droit de la mer*, n°97, New York, 2019, p.23 : « La juridiction pénale de la République bolivarienne du Venezuela ne s'applique pas aux infractions commises à bord de navires étrangers pendant leur passage dans la mer territoriale, sauf si : 1. Les conséquences de l'infraction s'étendent au territoire de la République bolivarienne du Venezuela. 2. L'infraction trouble la paix du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale. 3. Le capitaine du navire, un agent diplomatique ou un agent consulaire de l'État de pavillon du navire a demandé l'assistance des autorités nationales compétentes. 4. Ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes. Les présentes dispositions ne limitent pas l'application de la juridiction pénale si le navire étranger traverse la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures ». Sur l'exercice de la juridiction civile, voir l'article 25 de la même loi : « Un navire étranger traversant la mer territoriale dans l'exercice de son droit de passage inoffensif ne saurait être immobilisé lorsque l'État entend exercer sa juridiction civile contre une personne physique se trouvant à son bord. Aucune mesure d'exécution ou mesure injonctive en matière civile ne saurait être

S'il est désormais avéré que les différents textes internationaux soulignés contiennent tous un noyau dur représentant les situations limitatives dans lesquelles la juridiction pénale de l'État côtier peut être exercée, il est néanmoins important de reconnaître que leur contenu reste imprécis.

Dans le premier cas, commun à tous les textes étudiés, l'exercice de la juridiction pénale est autorisé uniquement dans la mesure où les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier. Cette condition écarte alors toutes les infractions prises en elles-mêmes, puisque l'accent est plutôt mis sur leurs incidences. Une fois que l'on prend conscience que des infractions peuvent être commises sans entraîner directement ou immédiatement des conséquences visibles ou tangibles pour l'État côtier, soit parce qu'elles sont inexistantes, soit parce qu'elles ne causent aucun préjudice réel ou direct à celui-ci, on s'aperçoit que le champ d'application de ce cas peut vite devenir flou et restrictif.

Dans un deuxième temps, la juridiction pénale de l'État côtier est reconnue lorsque l'infraction en cause trouble la paix du pays ou *l'ordre* dans la mer territoriale. Toutefois, il n'est pas précisé dans quelle mesure et à partir de quel moment, l'activité criminelle est considérée comme telle, ni même le contenu exact de ces deux concepts. Il en résulte que chaque État côtier décide de manière discrétionnaire le sens qu'il donne à ces termes et détermine les activités susceptibles de troubler l'ordre et la paix du pays.

Dans un troisième temps, l'État côtier peut intervenir à bord du navire étranger sur sollicitation du capitaine ou d'un représentant de l'État du pavillon, tel qu'un agent diplomatique ou un fonctionnaire consulaire. À l'inverse, il est intéressant de noter que lorsque l'État côtier prend par exemple des mesures de poursuite pour appliquer la réglementation relative à la pollution d'origine tellurique dans la mer territoriale, il n'a pas l'obligation de les notifier dans les délais impartis à l'État du pavillon ou à tout autre État concerné²²².

En matière de lutte contre la pollution dans la mer territoriale précisément, on peut mettre en exergue d'autres exemples où l'on reconnaît des pouvoirs additionnels à l'État côtier. À ce titre,

prise à l'encontre d'un navire étranger transitant par la mer territoriale, sauf dans les cas découlant d'obligations ou de responsabilités contractées par ce navire au cours ou en vue de son passage dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale. Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas dans le cas où un navire étranger stationne dans la mer territoriale ou la traverse après avoir quitté les eaux intérieures ».

²²² Voir à ce propos, article 231, Convention de Montego Bay : « Les États notifient sans retard à l'État du pavillon et à tout autre État concerné toutes les mesures prises à l'encontre de navires étrangers en application de la section 6, et soumettent à l'État du pavillon tous les rapports officiels concernant ces mesures ».

on peut mettre en avant l'article 220§2 de la Convention²²³. Ces dispositions habilitent l'État côtier à procéder à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction, à ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne et à intenter une action à son encontre lorsqu'il a de « sérieuses raisons » de penser qu'il a méconnu la législation nationale visant à lutter contre la pollution lors de son passage dans la mer territoriale. Dans la mesure où l'État côtier serait vraisemblablement le premier à subir les éventuels préjudices résultant des actes de pollution des navires étrangers lors de leur passage dans sa mer territoriale²²⁴, les compétences spéciales de l'article 220.2 de la Convention sont clairement motivées.

Dans l'affaire *French polynesia master* ²²⁵, un navire battant pavillon des Îles Marshall, utilisé à des fins touristiques, a été immobilisé par les autorités françaises pour avoir rejeté des hydrocarbures dans les eaux de la Polynésie française, en particulier dans les archipels des Marquises et Tuamotu. La décision d'immobilisation du navire a été prise sur ordonnance du juge d'instruction du tribunal de première instance de Papeete le 31 août 2020, laquelle a été confirmée par une ordonnance rendue le 9 septembre 2020 par le juge des libertés et de la détention du tribunal de première instance de Papeete.

La Cour d'appel de Papeete a été ensuite saisie de l'affaire, puis elle a été portée devant la Cour de cassation. Les juges de droit ont précisé les conditions dans lesquelles l'État côtier peut ordonner légitimement l'immobilisation d'un navire conformément à son droit interne sur le fondement de la Convention de Montego Bay en vue de réprimer la pollution marine dans la mer territoriale. Dans son raisonnement, la Cour de cassation a estimé que la décision de la Cour d'appel n'est pas motivée :

2°/ que l'État côtier ne peut ordonner l'immobilisation d'un navire étranger sur le fondement de la Convention de Montego Bay conformément à son droit interne que si notamment, il existe des preuves manifestes que ce navire a commis une infraction réprimée par cette Convention ; qu'en se bornant à énoncer qu'« il résulte de la procédure à ce stade, des preuves manifestes que le navire French polynesia master a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles L. 218-11 à L. 218-19 du code de

²²³ Article 220§2, Convention de Montego Bay : « 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, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, 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, sous réserve de la section 7 ». À titre de comparaison, l'article 220 §6 de la Convention parle de « preuve manifeste ».

²²⁴ N. ROS, « Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation », *Neptunus*, vol. 27, 2021/3, p.7 : « L'État côtier est souvent le premier concerné, dans les zones relevant de sa juridiction nationale, où la navigation internationale peut être la cause de dommages à son environnement marin voire terrestre ».

²²⁵ Cass. Crim, 6 novembre 2021, n°21-84.295.

l'environnement métropolitain et aux articles LP. 3132-7 à LP. 3132-15 du code de l'environnement de la Polynésie française », sans préciser sur quelles preuves manifestes elle se fondait, la chambre de l'instruction a insuffisamment justifié sa décision au regard de l'article 220 de la Convention de Montego Bay et de l'article 593 du code de procédure pénale.

S'il est établi que le principe d'exclusivité de juridiction de l'État du pavillon revêt une importance capitale en haute mer, il convient également de reconnaître qu'une tendance se dégage des textes internationaux considérés visant à privilégier la juridiction de l'État du pavillon même dans une zone sous souveraineté nationale, telle que la mer territoriale. Concernant les eaux intérieures, chacun sait à présent que l'État côtier peut exercer sa juridiction pénale à l'égard des navires passant dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. Toutefois, il n'est pas fait état du traitement que l'État côtier doit réserver aux navires étrangers ayant commis une infraction dans les eaux intérieures elles-mêmes.

Dans les travaux de la CDI par exemple, l'article 20 aborde uniquement le cas des navires en passage dans la mer territoriale et en provenance des eaux intérieures. En revanche, l'article 27 de la Convention, aborde dans son paragraphe 5²²⁶, non seulement le cas des navires en passage dans la mer territoriale qui n'entrent pas dans les eaux intérieures, mais également ceux qui en sortent. Il reste que l'État du port, comme cela a été souligné précédemment, peut exercer sa juridiction pénale à l'égard des navires étrangers de manière exceptionnelle dans certains cas de figure.

Par ailleurs, ni la Convention de Genève sur la mer territoriale, ni la Convention ne traitent de l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans les eaux archipélagiques. Si l'on part du principe que les eaux archipélagiques sont soumises au même régime juridique que la mer territoriale, on peut en déduire que les dispositions relatives à l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans la mer territoriale s'appliquent *mutatis mutandis* aux eaux archipélagiques. L'État archipel n'exerce, par conséquent, que des pouvoirs juridictionnels limités dans ses eaux archipélagiques comme l'État côtier dans la mer territoriale.

Ces limitations à l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier entravent considérablement sa capacité à intervenir contre un navire suspect naviguant dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention. Par conséquent, même en cas de forts soupçons que le navire

²²⁶ Article 27§5, Convention de Montego Bay : « 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 ».

se livre à des activités illicites lors de son passage, l'État côtier ne peut donc pas exercer sa compétence juridictionnelle en matière pénale. C'est aussi le cas lorsque les conséquences ne s'étendent pas à l'État côtier ou encore lorsque l'infraction commise par le navire ne trouble pas la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale.

Le cadre juridique ainsi établi crée un paradoxe juridique déconcertant : quand bien même la mer territoriale relève en théorie de la souveraineté de l'État côtier, celui-ci se trouve parfois juridiquement contraint et dans l'incapacité d'agir pleinement contre la criminalité dans cette zone maritime. En d'autres termes, l'étendue des compétences juridictionnelles pénales de l'État côtier, est, en pratique, fondamentalement limitée par l'exercice du droit de passage inoffensif.

L'encadrement de l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans les textes internationaux et ses limites étant présentés, on s'attellera à présent à en étudier la configuration sur le plan interne. À titre d'illustration, le cadre juridique français sera examiné, et la pratique française évaluée dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale.

§2. L'exercice des juridictions pénales locales à l'égard des navires étrangers dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale

Dans un premier temps, on examinera l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale en prenant appui sur le cadre juridique français (A). Cette analyse vise à éclairer la manière dont les règles du droit international de la mer, notamment les dispositions de la Convention de Montego Bay sont intégrées dans la législation nationale et appliquées au niveau national.

Dans un second temps, l'attention sera portée sur la pratique des juridictions françaises en matière d'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale en prenant appui sur des cas concrets relatifs à la lutte contre la criminalité (B).

En croisant le cadre juridique international et national, il sera possible d'évaluer l'efficacité et les limites des principes établis dans la prévention et dans la répression des activités illicites dans la mer territoriale.

A- Le cadre juridique français organisant l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale

La position française sur le droit de la mer, avant l'avènement des conventions internationales dédiées au droit de la mer, a connu une évolution remarquable et s'est émancipée au fil du temps. L'ancienne philosophie de l'espace s'inscrivait dans une approche en faveur de la liberté

des mers²²⁷. La France a ensuite adopté ce qu'on a qualifié de « démarche volontariste d'établissement des espaces maritimes français »²²⁸, notamment en fixant la largeur de la mer territoriale à 12 mn dans l'ancienne loi du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises²²⁹.

En agissant de la sorte, comme le relève Jean- Pierre QUENEUDEC, « la France rompt ainsi avec une longue tradition et un attachement longtemps inébranlable à la vieille règle des 3 milles »²³⁰. Cette initiative française a été suivie par des pratiques nationales dans un « mouvement général d'élargissement des eaux territoriales »²³¹ et a été, par la suite, codifiée dans la Convention de Montego Bay quelques années plus tard²³².

La vision contemporaine de la France en matière de droit de la mer a ainsi marqué une rupture avec ce traditionalisme. Ses nouvelles orientations reflètent une volonté d'appropriation des espaces maritimes relevant de sa juridiction en vue de protéger les intérêts nationaux, tout en participant activement à une gouvernance globale et durable des océans.

L'application du droit pénal français dans la mer territoriale française²³³ repose sur le principe de territorialité. En effet, l'article 113-2 du Code pénal prévoit que « la loi pénale française est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République ». Cette territorialité a pour conséquence que « la loi pénale d'un État est applicable à tous ceux qui se trouvent sur le territoire de cet État ; d'autre part toute menace de répression disparaît dès que le coupable a franchi les frontières »²³⁴.

²²⁷ J-P. QUENEUDEC, « Synthèse des françaises en matière de droit de la mer », in A. PIQUEMAL, A. BERMES, M. SAVINI, G. RINGEARD, Y. SOULIOTIS, A. LEONETTI, J.P. QUENEUDEC, *La France et le droit de la mer*, Paris, CNEXO, 1974, p.4 : « Les attitudes françaises dans le courant de transformation du droit de la mer peuvent être analysées dans la double perspective d'une protection des intérêts nationaux et d'un développement du patrimoine international ».

²²⁸ F. ALABRUNE, « Perspectives juridiques : Les conditions d'établissement du domaine maritime français », in A. MIRON et D-S. ROBIN (dir.), J-P. PIRAT (Cartographie), A. PELLET (Préface), *Atlas des espaces maritimes de la France*, Paris, Pedone, 2022, p. 48.

²²⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000321843/>

²³⁰ J-P. QUENEUDEC, « Les positions françaises en matière de droit de la mer », in A. PIQUEMAL, A. BERMES, M. SAVINI, G. RINGEARD, Y. SOULIOTIS, A. LEONETTI, J.P. QUENEUDEC, R-J. DUPUY (Préface), *La France et le droit de la mer*, op. cit., p.3.

²³¹ *Ibidem*, p.210.

²³² A. BERMES, « Les espaces maritimes sous juridiction nationale », in A. PIQUEMAL, A. BERMES, M. SAVINI, G. RINGEARD, Y. SOULIOTIS, A. LEONETTI, J.P. QUENEUDEC, *La France et le droit de la mer*, op. cit., p. 47.

²³³ La France regorge d'un potentiel maritime considérable dont les enjeux sont tout aussi importants en matière de lutte contre la criminalité en mer. C'est un « État maritime privilégié », voir à ce propos, *Ibidem*, p. 47.

²³⁴ N. GUNZBURG, « Compétence pénale extraterritoriale », *RT*, vol.18, 1932, p. 115.

L'article 113-2 du Code pénal établit alors la compétence de l'État français à connaître toutes les infractions²³⁵ sur le territoire de la République entendu au sens large. Il englobe en effet le territoire terrestre, ainsi que les espaces maritimes et aériens qui lui sont indissociables²³⁶.

Ce principe de territorialité repose sur une logique de souveraineté absolue dans les espaces maritimes sous souveraineté nationale²³⁷ et principalement sur le lieu de commission de l'infraction qui entraîne automatiquement l'application de la loi pénale française²³⁸. L'infraction pénale s'analyse également comme un trouble à l'ordre public²³⁹.

Par ailleurs, selon l'article 113-12 du code pénal, « la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient ». Cette disposition est particulièrement intéressante dans le cadre de la lutte contre la piraterie. En effet, elle permet à la France d'intervenir en dehors de sa mer territoriale, d'exercer sa compétence juridictionnelle pénale à bord de navires étrangers suspectés de se livrer à des pirateries en haute mer et de poursuivre les mis en cause devant ses juridictions nationales.

L'article 421-1 du Code pénal français qualifie de terrorisme en mer, les actes intentionnels d'enlèvement, de séquestration et détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, dont le but est de troubler l'ordre public²⁴⁰. Ces dispositions montrent la volonté de l'État français de lutter contre ces infractions graves susceptibles de compromettre la sécurité maritime. En outre, l'article 61 du Code des douanes confère une compétence particulière aux

²³⁵ Nous nous concentrerons principalement sur les crimes en mer. Nous n'accorderons pas d'attention aux délits et contraventions, conformément à la classification établie par l'article 111 du Code pénal français. Aussi, les infractions propres aux activités maritimes ne seront pas analysées. Il est cependant important de souligner que deux types de juridictions interviennent dans la répression des délits maritimes : d'une part, les tribunaux maritimes commerciaux qui sont des juridictions d'exception, et d'autre part, les juridictions répressives de droit commun.

²³⁶ Article 113-1, Code pénal français : « Pour l'application du présent chapitre, le territoire de la République inclut les espaces maritime et aérien qui lui sont liés ».

²³⁷ J. LEROY, *Procédure pénale*, Paris, LGDJ, 7e éd., 2021, p. 167.

²³⁸ L. TAPE, *La compétence internationale des juridictions françaises en matière pénale*, Thèse de doctorat, Université de Paris 1, Paris, 2011, p.18.

²³⁹ M-L. RASSAT, *Droit pénal général*, 4e éd., Paris, Ellipses, 2017, pp.249-250 : « Toutes les infractions réputées commises en France sont jugées par les tribunaux français selon la loi française indépendamment de toute autre considération au motif que c'est l'ordre public français qui a été troublé » ; voir eg. V. MALABAT, « Libres propos sur les conflits en droit pénal », in M. PUERCHAVY, F. KRENC, *Droit répressif au pluriel : droit interne, droit international, droit européen, droits de l'homme, Liber amicorum en l'honneur de Renée Koering-Joulin*, Anthémis, Limal, 2014, p. 528 : « Parce que la loi pénale française a pour mission de sanctionner les atteintes à l'ordre public français, elle reconnaît la compétence des juridictions françaises pour connaître de ces atteintes. Mais, parce que la mission des juridictions françaises est de sanctionner l'atteinte à l'ordre public français du fait de la violation des dispositions de la loi pénale française, il en ressort tout aussi logiquement que les tribunaux français n'appliquent que la loi pénale française ».

²⁴⁰ Article 421-1, Code pénal français.

agents de la douane en matière de contrôle et d'immobilisation des moyens de transport, en vue de la recherche de la fraude²⁴¹.

Dans le contexte maritime, cette mesure permet de détecter les trafics illicites et d'intervenir rapidement lorsqu'une activité criminelle est suspectée dans la mer territoriale. Selon Hamza CHERIEF, « l'étendue de l'application de ce texte reste peu claire. S'il venait à permettre aux agents des douanes françaises d'immobiliser un navire battant pavillon étranger, cela étendrait sensiblement les possibilités ouvertes par les dispositions de la CNUDM »²⁴². On note plus globalement que la France applique un principe général d'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale très élargie, ce qui induit une capacité d'intervention étendue.

Le cadre juridique encadrant spécifiquement la compétence des juridictions françaises en matière pénale étant exposé, on se penchera à présent sur quelques exemples de jurisprudences afin d'analyser la pratique des juges dans le contexte précis de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale.

B- La jurisprudence française en matière d'exercice de la juridiction pénale en vue de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale

Pour analyser la pratique des juridictions françaises en matière de poursuite des navires étrangers soupçonnés d'avoir commis des infractions dans la mer territoriale française, il est pertinent de mettre en lumière deux affaires dont l'intérêt est significatif. Elles illustrent l'application concrète de la loi pénale française à la complexité des situations en mer.

La première affaire est une décision rendue le 11 juin 2008 par la chambre criminelle de la Cour de cassation²⁴³, faisant suite à un arrêt de la quatrième chambre de la Cour d'appel de Douai du 6 mars 2007²⁴⁴. Dans cette affaire, les agents de la douane française ont immobilisé le navire *Aztec Lady* lors d'une inspection au large du Touquet. Ils ont découvert à bord dix tonnes de résine de cannabis. Les stupéfiants saisis, originaires du Maroc, étaient destinés à être livrés aux Pays-Bas.

²⁴¹ Article 61, Code des douanes français : « 1. Tout conducteur de moyen de transport doit se soumettre aux injonctions des agents des douanes. 2. Ces derniers peuvent faire usage de matériels appropriés, conformes à des normes techniques définies par arrêté du ministre chargé des douanes, pour immobiliser les moyens de transport dans les cas prévus à l'article L. 214-2 du code de la sécurité intérieure ».

²⁴² H. CHERIEF, « La pénalisation de la prolifération des armes de destruction massive », in E. D. PAPASTAVRIDIS, K.N. TRAPP, *La criminalité en mer, op.cit.*, p.505.

²⁴³ Cass. crim, 11 juin 2008, n° 07-83.024.

²⁴⁴ CA Douai, 6 mars 2007, n° de RG 0602707.

Les juges de fond ont déclaré les marins à bord coupables du délit de transport, de détention et d'importation de produits stupéfiants, les condamnant à une peine de 7 ans d'emprisonnement assortie d'une interdiction définitive du territoire français. Leur décision s'appuie sur les informations transmises par le *Cross Corsen*, qui, grâce à ses radars et à ses équipements, avait localisé le navire le 27 juin 2004 à 11,1 mn du littoral. L'infraction a été matériellement prouvée par la présence de stupéfiants à bord du navire dans la mer territoriale avant qu'il n'atteigne la zone contiguë et la haute mer. Par conséquent, les agents français ont pu légitimement immobiliser le navire, permettant ainsi au juge français d'exercer sa compétence juridictionnelle pénale à bord du navire *Aztec Lady*.

Les juges de la Cour d'appel de Douai ont retenu non seulement l'infraction à la législation française sur les stupéfiants commise dans la mer territoriale française, mais également un délit d'association de malfaiteurs de nationalité étrangère pour des faits survenus à l'étranger. Ils ont alors établi la compétence des juridictions françaises pour les juger, les qualifiant d'indivisibles du premier chef d'accusation, relatif au transport, à la détention et à l'importation de stupéfiants sur le territoire français. Les juges de la Cour de cassation ont confirmé le raisonnement de la Cour d'appel de Douai en maintenant les condamnations pénales. Toutefois, ils ont annulé la peine d'interdiction définitive du territoire français prononcée contre le sieur *Kevin X*. La raison invoquée est que les juges de fond n'avaient pas légalement motivé leur décision, le prévenu ne remplissant pas les critères établis par les articles 131-30-1 et 131-30-2 du Code pénal. L'arrêt de la Cour d'appel de Douai a donc été cassé et annulé par la Cour de cassation.

Un autre exemple de jurisprudence illustrant l'exercice des compétences pénales en mer par les juridictions françaises en matière de répression du transport d'armes est la décision de la chambre criminelle de la Cour de cassation rendue le 11 janvier 2006²⁴⁵. Celle-ci faisait suite à un pourvoi en cassation contre l'arrêt de la chambre d'instruction de la Cour d'appel de Douai du 16 avril 2004. En l'espèce, des agents de la douane française ont arraisonné un navire de plaisance *Lady Sunshine* pour infraction à la législation des armes commise dans la mer territoriale française. Les agents ont découvert à bord du navire des chargeurs d'armes de poing et des cartouches pour armes de première catégorie, dissimulés dans le coffre-fort de la cabine arrière. L'officier mécanicien, *Marco. X*, n'a pas pu fournir de justificatifs de détention. En raison d'un soupçon de délit de droit commun et de délit douanier, les agents ont ensuite procédé à une perquisition du navire sans autorisation préalable du juge des libertés et de la

²⁴⁵ Cass. Crim, 11 janvier 2006, n° 05-85.779.

détention. Cette fouille a révélé la présence à bord du navire de milliers de cartouches supplémentaires.

Les juges de la Cour d'appel de Douai ont dès lors établi la compétence des juridictions françaises à connaître de cette infraction à la législation des armes commises dans la mer territoriale française. Ils se sont fondés d'abord sur les articles 113-1 et 113-2 du Code pénal français, puis sur le principe selon lequel la Convention de Montego Bay reconnaît la souveraineté de l'État français sur sa mer territoriale. Ils ont ensuite rappelé les articles du Code des douanes qui ont servi de fondement juridique à l'action des agents, soulignant que ces dispositions s'appliquaient effectivement en l'espèce :

[...] s'agissant de l'application dans l'espace de la loi pénale française, celle-ci est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République, lequel inclut les espaces maritime et aérien qui lui sont liés, ainsi qu'il résulte des dispositions des articles 113-1 et 113-2 du Code pénal ; que l'inclusion dans le territoire de la République de la zone maritime des douze milles marins a pour résultat de faire relever de la loi française toute infraction commise à l'intérieur de cet espace, à bord ou à partir d'un navire étranger, ce que consacre d'ailleurs la Convention de Montego Bay, lorsqu'elle affirme que la souveraineté de l'État côtier s'étend à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de "mer territoriale" ; que les dispositions du décret-loi du 18 avril 1939 et du Code des douanes sont donc bien applicables en l'espèce²⁴⁶.

De plus, la Cour de cassation s'est fondée sur la Convention, en réitérant le droit reconnu à l'État côtier de suspendre tout passage dans la mer territoriale pour procéder à des contrôles afin de prévenir des infractions à ses lois et règlements douaniers :

Attendu que, pour écarter les conclusions de Marco X... prises de la violation des dispositions de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, du 10 décembre 1982, et de celles de l'article 64 du Code des douanes, l'arrêt énonce que le droit de passage inoffensif des navires dans la mer territoriale, tel que défini à l'article 18 de cette Convention, ne fait pas obstacle à l'exercice, par l'État côtier, du contrôle nécessaire en vue de prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration²⁴⁷.

Par ailleurs, en rejetant le pourvoi en cassation, les juges de droit se sont référés à l'article 27 de la Convention de Montego Bay, notamment à son paragraphe 3. Ils ont ainsi démontré que les mesures prises par les agents de la douane française ne l'ont pas méconnu, validant ainsi leur intervention :

[...] la preuve n'est pas rapportée de ce que l'État français n'aurait pas informé l'ambassade ou le consulat de l'État du pavillon du navire de l'arrestation du capitaine et de l'équipage de ce navire ; qu'en toute hypothèse, cette obligation -qui résulte de l'article 27-3 de la Convention de Montego Bay- n'incombe à l'État côtier que

²⁴⁶ *Ibidem*.

²⁴⁷ *Ibidem*.

si le capitaine le demande ; qu'en l'espèce, il n'apparaît pas, à la lecture de la procédure, que le capitaine du "Lady Sunshine" ait formulé une demande en ce sens ; qu'aucune irrégularité n'a été donc commise de ce chef²⁴⁸ .

L'analyse de ces deux décisions choisies de la Cour de cassation met en évidence la pratique des juridictions françaises en matière d'exercice de la compétence pénale, ainsi que l'application du droit pénal français dans le cadre de la lutte contre les activités illicites dans la mer territoriale. Il est également intéressant d'examiner le *ratio decidendi* de ces décisions, en particulier la référence faite par le juge français aux dispositions de la Convention de Montego Bay. Cette démarche indique une volonté des juridictions françaises d'articuler le droit interne avec les obligations du droit international. Cette référence au droit de la mer renforce, en outre, la légitimité des actions mises en œuvre par les autorités françaises, en s'assurant que celles-ci sont en accord non seulement avec le droit pénal, mais également avec le droit international.

Les développements précédents ont permis de faire ressortir les diverses restrictions de la juridiction pénale de l'État côtier dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer territoriale et d'analyser la pratique française d'exercice de la compétence juridictionnelle en matière pénale dans ce cadre. Il serait judicieux à présent de diriger les réflexions suivantes vers la mise en œuvre de la juridiction civile, quand bien même la tentation est forte de faire abstraction de cet aspect en raison de sa portée relativement limitée dans ce contexte spécifique.

Section II : L'exercice de la juridiction civile de l'État côtier à bord des navires étrangers impliqués dans la criminalité en mer territoriale

Il est vrai que les intérêts de l'État côtier ne sont pas, à première vue, aussi prégnants en matière civile qu'en matière pénale. Toutefois, il serait réducteur de conclure que *de facto* l'exercice de la juridiction civile dans la mer territoriale ne comporte pas d'enjeux réels. La question de la juridiction civile dans la mer territoriale est aussi digne d'intérêt que celle de la juridiction pénale en matière de lutte contre la criminalité en mer. Il permet à l'État côtier de mettre en place des mécanismes de responsabilité civile et de réparation des dommages causés en mer.

En vue de soutenir cette perspective, on tentera d'effectuer l'analyse indépendamment des considérations pénales, même si le pénal et le civil sont interdépendants et complémentaires. Le but n'est pas alors d'ignorer la vieille règle selon laquelle le pénal tient le civil en l'état ; il

²⁴⁸ *Ibidem*.

est bien connu, par exemple, que les décisions rendues en matière pénale emportent inévitablement des conséquences en matière civile.

La distinction repose sur le constat que les régimes de la juridiction pénale et de la juridiction civile ont été clairement séparés dès les premiers travaux de codification. Bien que les aspects civils soient peu traités dans les textes internationaux consacrés au droit de la mer, il convient de rechercher les raisons de ce laconisme dans la finalité de ces instruments juridiques, plutôt que d'y voir un quelconque défaut de volonté à les prendre en considération. À l'inverse, le droit civil a essentiellement pour vocation l'organisation des rapports de droit privé au sein de l'ordre juridique interne des États plutôt que de régir les relations entre eux. Quoi qu'il en soit, notre analyse ne portera pas sur les interactions entre le droit de la mer et le droit civil.

Tout autrement, notre approche se focalise uniquement sur l'encadrement mis en place concernant l'exercice de la juridiction civile à bord du navire étranger dans la mer territoriale dans les textes internationaux (§1) et sur l'exemple précis de la mise en œuvre de la responsabilité civile des navires en matière de pollution marine (§2).

§1. L'encadrement de l'exercice de la juridiction civile dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer territoriale

Dans les textes internationaux relatifs à la mer, l'encadrement de la juridiction civile est traité de manière relativement succincte. Toutefois, il est essentiel d'approfondir cette question, d'une part, afin d'évaluer pleinement les restrictions à l'exercice des compétences juridictionnelles de l'État côtier dans la mer territoriale.

D'autre part, cette analyse permettra de déterminer les conséquences découlant du cadre juridique établi, notamment en ce qui concerne la lutte contre la pollution marine, domaine dans lequel le sujet revêt une importance accrue.

Ainsi, dans un premier temps, on mettra en évidence le régime juridique institué par les travaux de codification antérieurs (A), ainsi que par la Convention de Montego Bay (B), en matière d'exercice de la juridiction civile dans la mer territoriale.

A- L'encadrement de la juridiction civile dans les travaux de codifications antérieurs à la Convention de Montego Bay

Bien que les finalités diffèrent, les règles encadrant l'exercice de la juridiction civile de l'État côtier dans la mer territoriale s'inscrivent dans une dynamique similaire à celle régissant la

juridiction pénale²⁴⁹. Au surplus, dans les projets de codification du droit de la mer, la question de la juridiction civile a toujours été traitée de pair avec celle de la juridiction pénale²⁵⁰.

Cette approche conjointe reflète, d'une certaine façon, la volonté d'établir un régime global permettant à l'État côtier de disposer de l'ensemble de ses compétences juridictionnelles dans la mer territoriale. L'article 21 des articles de la CDI traite de la juridiction civile de l'État côtier dans la mer territoriale :

1. L'État riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. 2. L'État riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'État riverain. 3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures²⁵¹.

La tonalité péremptoire de cet article est captivante. Dans son premier paragraphe, il est clairement dit que l'exercice de la juridiction civile dans la mer territoriale est prohibé. Le deuxième paragraphe, quant à lui, précise les domaines considérés par la Commission comme relevant du droit civil, tout en énumérant les mesures que peut adopter l'État côtier.

Au-delà de la disproportion que peut entraîner l'arrestation et le déroutement d'un navire dans le but d'intenter un procès contre une personne à bord²⁵², la mise en œuvre de la juridiction civile à cette fin n'est pas d'un intérêt majeur pour l'État côtier. Antonio SANCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVEN le souligne parfaitement lorsqu'il affirme qu'« [...] il n'y a dans le caractère interne ainsi attribué aux dispositions applicables en matière de juridiction civile, aucun danger de droit public »²⁵³. Les mesures d'exécution sont de nature radicale ; elles conduisent à la vente forcée et publique du navire. L'armateur est ainsi privé de son droit de

²⁴⁹ Voir à ce propos, G. GIDEL, *La mer territoriale et la zone contiguë*, op. cit., p.221 : « Les données du problème sont, d'une façon générale, les mêmes que pour la juridiction répressive. Mais l'ordre public de l'État riverain étant bien loin d'être intéressé dans la même mesure, l'ingérence des autorités territoriales sera moindre qu'en matière répressive ».

²⁵⁰ Voir eg. J.G. GUERRERO, *La codification du droit international. La première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930)*, op. cit., p. 77.

²⁵¹ Article 21, CDI, « Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer », *Annuaire de la CDI*, 1956, vol. II, p.275.

²⁵² P.VINCENT, *Droit de la mer*, op. cit, p.82 : « Il semble en effet disproportionné d'arrêter la course d'un navire pour que l'un de ses passagers participe à un procès civil le concernant ».

²⁵³ A. S. DE BUSTAMANTE Y SIRVEN, *La mer territoriale*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1930, p.221.

propriété sur le navire afin de répondre à son insolvabilité. Elles sont moins courantes que les saisies conservatoires.

L'article 21 des articles de la CDI prévoit également deux circonstances exceptionnelles dans lesquelles l'exercice de la juridiction civile est permis. En effet, l'État riverain n'est autorisé à prendre des mesures civiles à l'égard d'un navire que si celles-ci ont pour objectif de contraindre ce dernier à honorer des obligations contractées ou à assumer des responsabilités découlant de la navigation. L'exercice de la juridiction civile peut, en revanche, comporter un véritable enjeu lorsque le navire se livre à des activités illicites lors de son passage, entraînant des conséquences pour l'État côtier sur le plan civil. Selon certains auteurs, bien que la compétence juridictionnelle civile soit en principe limitée, elle peut néanmoins être exercée par l'État côtier dans ce contexte particulier²⁵⁴. Dans ces conditions, l'exercice de la juridiction civile se révèle pertinent pour l'État côtier.

En droit interne français, la saisie des navires est régie par le droit commun des contrats ainsi que par le droit des procédures civiles d'exécution²⁵⁵. La loi du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, consacre les conditions de l'hypothèque maritime aux articles 43 à 57, codifiées aux articles 241 et suivants du Code des douanes. Cette loi est complétée par le décret du 27 octobre 1967, repris dans le Code des douanes aux articles 241 à 245, portant sur les hypothèques maritimes.

Toutefois, il convient de distinguer le droit commun de la saisie des navires²⁵⁶ du régime spécifique applicable aux saisies de biens meubles relevant du droit commun des procédures civiles d'exécution. La saisie des navires obéit en effet à un régime spécial, organisé par le Code des transports, qui fixe les conditions de la saisie conservatoire et de la saisie-exécution des

²⁵⁴ Voir à ce propos, P. CORDIER, « Navire », *Répertoire de droit international*, 1998, p.34 : « Comme en matière législative, la compétence juridictionnelle de l'État riverain est limitée, en matière civile, aux actes qui ont des conséquences extérieures au navire ».

²⁵⁵ B. NICOD, *Les voies d'exécution*, 2e éd., Paris, PUF, 1994, p.3 : « Les voies d'exécution visent à contraindre le débiteur à s'acquitter d'une somme d'argent en appréhendant ses biens mobiliers, corporels ou incorporels, ou immobiliers, ou à recourir à un moyen de pression coercitif afin de l'amener à exécuter une obligation de faire : remettre une chose ou délaisser un bien immobilier par la procédure d'expulsion ».

²⁵⁶ J-B. RACINE, G. PAYAN, « Saisie des bateaux, navires et aéronefs », *Répertoire de procédure civile*, 2014, p. 12 : « La saisie-exécution de navires, même si elle est pratiquée, tient une place assez marginale. Il existe donc un contraste évident avec la saisie conservatoire qui, elle, est extrêmement usitée ». Sur le bien-fondé des saisies conservatoires, voir, P. HOONAKKER, *Procédures civiles d'exécution*, 10e éd., Bruxelles, Bruylant, 2021, p. 491 : « Les traits communs à toutes les saisies conservatoires sont qu'elles rendent les biens grevés indisponibles en attendant qu'elles puissent être converties en une mesure d'exécution forcée. Le régime de chacune d'elles s'inspire donc directement de la mesure d'exécution forcée qu'elle préfigure ».

navires²⁵⁷. En droit français, la saisie conservatoire doit être autorisée par le juge compétent²⁵⁸, tandis que la saisie exécution sur un bien étranger ne peut être effectuée après autorisation préalable du juge, par ordonnance rendue sur requête.

La Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë aborde la juridiction civile de l'État côtier à l'article 20 :

1. L'État riverain ne devrait ni arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. 2. L'État riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises à raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire au cours ou en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'État riverain. 3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale, ou qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures²⁵⁹.

Il est manifeste que cette disposition reprend textuellement les dispositions de l'article 21 des articles de la CDI, sans y apporter de modification, qu'elle soit substantielle ou formelle. Par conséquent, une analyse approfondie de cet article serait redondante puisqu'elle conduirait aux mêmes conclusions que celles soulignées précédemment.

Il convient dès lors de mettre en lumière les dispositions de la Convention de Montego Bay concernant la juridiction civile, puis d'en analyser les implications dans le contexte de la pollution marine et de la mise en œuvre de la responsabilité civile.

B- L'encadrement de l'exercice de la juridiction civile dans la Convention

Dans la Convention, l'exercice de la juridiction civile de l'État côtier dans la mer territoriale est traité à l'article 28²⁶⁰. On remarque que l'expression, « ne peut pas arrêter ni dérouter »

²⁵⁷ Article L.5114-20 et suivants (L.5114-28), Code des transports français.

²⁵⁸ Article 4, Convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer : « Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'État Contractant dans lequel la saisie est pratiquée » Sur le juge compétent en France en matière de saisie des navires, voir P. CATALA, F.TERRÉ, *Procédure civile et voies d'exécution*, 1^{re} éd., Paris, PUF, 1965, p.494 : « Toute saisie conservatoire doit être opérée par le juge compétent, à savoir : le juge du tribunal d'instance ou le président du tribunal de grande instance selon le moment de la saisie, ou encore le président du commerce si la créance est de nature commerciale ».

²⁵⁹ Article 20, Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë.

²⁶⁰ Article 28, Convention de Montego Bay : « 1. L'État côtier ne devrait ni stopper ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour exercer sa juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. 2. L'État côtier ne peut prendre de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile à l'égard de

employée dans l'article 21 des articles de la CDI, est remplacée par « ne devrait ni stopper ni dérouter ».

Cette rupture dans l'énonciation amorcée à l'article 20 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë semble refléter une volonté d'assouplir la rigueur du texte, tout en accordant une certaine marge d'action – bien que marginale en définitive – similaire à celle reconnue par l'article 27 de la Convention en matière pénale. Autrement, sur le fond, l'article 28 de la Convention ne fait que reproduire intégralement le texte de l'article 20 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë. Cela dit, seules des obligations contractées ou des responsabilités encourues par le navire lors de son passage dans la mer territoriale peuvent habilitier l'État côtier à prendre des mesures d'exécution et des mesures conservatoires pour exercer sa juridiction civile²⁶¹.

L'article 28 de la Convention, en se contentant de reprendre le texte de l'article 20 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, instaure une certaine continuité juridique. Toutefois, l'absence d'une véritable innovation substantielle ou, à tout le moins, de consolidation de ces dispositions en limite la portée. Par ailleurs, on peut regretter le manque d'articulation avec l'article 27 de la Convention, qui traite des questions pénales, car il prive fondamentalement l'ensemble du texte de la complémentarité nécessaire entre la juridiction civile et pénale.

Il aurait été intéressant de distinguer effectivement les deux articles, comme l'a fait la Convention, tout en introduisant un lien explicite entre eux, afin de maintenir une cohérence globale dans l'attribution des compétences juridictionnelles à l'État côtier dans la mer territoriale. Une telle approche aurait permis de rendre l'exercice de la juridiction civile plus pertinent et aurait facilité l'établissement de liens évidents dans le cadre de la lutte contre la criminalité. En intégrant cette dynamique, la Convention de Montego Bay aurait, de manière concomitante, élargi le champ de la responsabilité civile. De telle manière, cette articulation aurait offert une base juridique générale pour engager des actions civiles en justice pour des actes criminels commis dans la mer territoriale et qui sont couverts par l'article 27 de la Convention.

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 »

²⁶¹ Voir à ce propos, R. A. BARNES, « Section 3 : Innocent Passage in the Territorial Sea », in A. PROELSS(ed), *United Nations Convention on the Law of the Sea : A Commentary*, München Oxford Baden-Baden, C.H. Beck Hart Publishing Nomos, 2017, p. 241 : « *This might include liability for negligence arising from a collision, or the receipt of towage or salvage services in the territorial sea* ».

Par conséquent, à l'exception du cas limité dans lequel la Convention prévoit la mise en œuvre de la responsabilité civile, que nous soulignerons plus bas, les juridictions nationales auraient pu jouer un rôle central en garantissant la réparation des dommages causés aux victimes et des préjudices subis dans le cadre de la procédure pénale. Cette articulation est d'autant plus cruciale que la réponse apportée à la criminalité en mer, à travers l'exercice de la juridiction pénale, ne saurait faire l'impasse sur les dimensions civiles, même si l'article 27 ne les intègre pas directement.

Dans ces conditions, la question de l'exercice de la juridiction pénale trouve sa pleine pertinence, notamment dans les cas de pollution marine causée par des navires étrangers dans la mer territoriale, ainsi que dans les situations de pêche illégale et d'atteintes à l'environnement marin. En réalité, les juridictions pénale et civile peuvent entretenir des liens plus globaux d'interdépendance. Par ailleurs, les enquêtes pénale et civile, ainsi que les mesures arrêtées dans ces deux domaines peuvent se compléter efficacement. De la même façon, l'interaction entre les sanctions civiles et pénales permettrait de créer un cadre dissuasif plus complet, plus cohérent, susceptible de contribuer activement à la prévention des activités illicites dans la mer territoriale.

L'encadrement établi par les textes internationaux dédiés à la mer sur l'exercice de la juridiction civile dans la mer territoriale étant présenté, il est désormais essentiel d'analyser la mise en œuvre de la responsabilité civile pour les pertes ou de dommages résultant de la pollution du milieu marin. Dans ce contexte, si un navire étranger commet délibérément des actes de pollution dans la mer territoriale, il est légitime de se demander si l'État côtier est en mesure d'appliquer des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution à l'encontre de ce navire pour lutter contre la pollution marine par les navires.

§2. La mise en œuvre de la responsabilité civile dans le contexte de la pollution marine

Dans les conventions internationales dédiées à la mer, tout comme en ce qui concerne l'exercice de la juridiction civile, la question de la responsabilité civile est abordée de façon marginale. Cependant, d'autres conventions spécialisées apportent des compléments précieux, en instituant des régimes spécifiques d'appoint, qui sont plus adaptés aux enjeux liés à la pollution marine.

Ces différents instruments juridiques proposent des solutions juridiques pour faire face aux conséquences graves résultant des pollutions par les navires et des atteintes à l'environnement marin. On procédera d'abord à l'analyse de l'action en responsabilité civile en matière de lutte

contre la pollution marine en soulignant la manière dont elle s'articule avec l'exercice de la juridiction civile (A). Ensuite, on jugera l'efficacité du mécanisme de responsabilité civile en matière de pollution marine (B).

A- L'action en responsabilité civile en matière de lutte contre la pollution marine

La responsabilité civile représente une création emblématique du droit, reposant sur le diptyque dommage-imputation²⁶². Ce mécanisme a pour finalité d'engager la responsabilité de l'auteur du dommage et d'assurer la réparation du préjudice subi par la victime. Elle se distingue alors de la responsabilité pénale qui poursuit un objectif essentiellement punitif.

Dans le cadre de la pollution marine et plus largement des atteintes à l'environnement marin, l'action en responsabilité est d'importance capitale dans la réparation. Toutefois, le dommage subi par exemple par l'environnement est difficile à quantifier et à réparer de manière adéquate. De même, les préjudices causés à l'environnement peuvent parfois être irréversibles et irréparables. Il reste que ce mécanisme joue un rôle préventif et dissuasif non-négligeable.

L'article 229 de la Convention de Montego Bay prévoit qu'« aucune disposition de la Convention ne porte atteinte au droit d'introduire une action en responsabilité civile en cas de pertes ou de dommages résultant de la pollution du milieu marin ». Cette disposition garantit à l'État côtier, aux personnes physiques et entités morales affectées par les conséquences des actes de pollution commis par un navire dans la mer territoriale, la possibilité d'engager des actions civiles devant les juridictions nationales. Dès lors, l'article 229 complète l'article 28 de la Convention, quand bien même le texte ne les lie pas. Cette action vient élargir les cas d'exercice de la juridiction civile de l'État côtier dans la mer territoriale et a toute sa pertinence dans le contexte spécifique de la lutte contre la pollution marine.

Cependant, l'article 229 ne fournit pas d'éclaircissements suffisants, tant sur les fondements juridiques de cette responsabilité²⁶³ que sur les conditions de sa mise en œuvre devant les juridictions civiles. Cette imprécision nuit à l'efficacité du mécanisme de responsabilité civile et pose des problèmes de sécurité juridique. Par ailleurs, l'article 235 de la Convention apporte

²⁶² Voir à ce propos, article 1240 du Code civil français : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

²⁶³ On a pu lire que « l'histoire du droit de la pollution par les hydrocarbures s'avère, dès le commencement, une histoire du partage du fardeau, et de la façon de le partager ». Voir à ce propos, C.WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages*, Paris, Pedone, 1994, p.62.

quelques éléments additionnels en matière de responsabilité, en mettant en exergue la question de l'indemnisation des dommages résultant de la pollution du milieu marin :

1. Il incombe aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international.
2. Les États veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.

Même si ces dispositions complètent celles de l'article 229, elles ne lèvent pas pour autant l'ensemble des zones d'ombres laissées par cet article. Les actes de pollutions commis par les navires, qu'ils soient accidentels ou délibérés, sont susceptibles de causer des préjudices significatifs aux individus ou aux personnes morales, mais également à l'État côtier. En effet, la pollution marine peut entraîner des conséquences extrêmement néfastes pour ce dernier, notamment affecter l'écosystème marin et les ressources de sa mer territoriale. En plus des dommages immédiats, il peut avoir des effets à long terme, qui fragiliseront et compromettront profondément l'équilibre écologique.

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures couvre les dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris dans la mer territoriale de l'État. Aux termes de cette Convention, le propriétaire du navire pollueur est *a priori* responsable des dommages issus d'actes de pollution²⁶⁴. Cette responsabilité est automatique, qualifiée d'objective, et repose sur le principe de la responsabilité sans faute eu égard au risque que fait peser l'activité du navire sur la sécurité de la navigation²⁶⁵. Cependant, le propriétaire du navire pollueur a la possibilité de s'exonérer de

²⁶⁴ La démarche adoptée par la Convention CLC a été suivie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour pollution par les hydrocarbures. Cette dernière confirme également la responsabilité du propriétaire du navire transporteur. La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures de soude dite « Convention Bunker » reprend l'esprit de la Convention CLC en manière de responsabilité civile.

²⁶⁵ Voir à ce propos, K. LE COUVIOUR, *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, p. 59 : « En « élisant » le propriétaire du navire pollueur au titre de responsable, les rédacteurs de la Convention CLC 1969 s'inscrivent résolument dans une logique de responsabilité sans faute, dite aussi objective, car fondée sur la seule matérialité du dommage, en l'occurrence ici, celui de pollution. Ce choix s'inscrit toutefois en complet porte à faux avec la tradition juridique maritime, qui n'entend connaître de responsabilité que fondée sur la faute, c'est-à-dire reposant sur l'appréciation des agissements d'un sujet de droit, autrement dit sur une responsabilité subjective » : voir à eg., Principe 4, « Projet de principes sur la répartition des pertes en cas de dommages transfrontières découlant d'activités dangereuses », *Annuaire de la CDI*, 2006, vol II, p.80 : « 1. Chaque État devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une indemnisation prompte et adéquate soit accordée aux victimes de dommages transfrontières causés par des activités dangereuses se déroulant sur son territoire ou placées sous sa juridiction ou son contrôle. 2. Ces mesures devraient comprendre la mise de la responsabilité à la charge de l'exploitant ou, le cas échéant, d'une autre personne ou entité. Cette responsabilité ne devrait pas dépendre de la

sa responsabilité, à condition de prouver que la pollution est survenue dans des circonstances échappant à son contrôle²⁶⁶. Si cette preuve est apportée, la responsabilité civile du propriétaire peut être limitée à un montant spécifique, lequel varie en fonction de la taille du navire²⁶⁷. De plus, afin de garantir une réparation des dommages causés, il est exigé que le propriétaire du navire souscrive une assurance couvrant sa responsabilité en cas de dommages causés par la pollution²⁶⁸. Cette obligation a pour finalité de garantir, que même en cas de défaillance dans la gestion du sinistre par le propriétaire du navire, les fonds soient disponibles pour indemniser les victimes des conséquences de la pollution. Le but toutefois n'est pas, précisons-le, de dispenser le propriétaire du navire de sa responsabilité, mais d'instituer un mécanisme équilibré.

La Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été adoptée pour combler les insuffisances du dispositif international d'indemnisation établi par la Convention CLC et pour consolider le système de réparation ²⁶⁹. Le FIPOL permet de garantir l'indemnisation des victimes lorsque les fonds de la CLC sont limités. De telle manière, elle assure une meilleure compensation et une couverture plus élargie²⁷⁰.

Le régime de responsabilité civile instauré par ces différentes conventions internationales considérées a été étendu à d'autres types de dommages, notamment ceux causés par le transport des substances nocives et potentiellement dangereuses par mer. La Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances

preuve d'une faute. Toutes conditions, restrictions ou exceptions à ladite responsabilité doivent être compatibles avec le projet de principe 3 ».

²⁶⁶ Article 3.2 et 3.3, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

²⁶⁷ Article 6, Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour pollution par les hydrocarbures. Cette limitation de la responsabilité est importante car elle permet de maintenir un équilibre entre la responsabilité sans faute du propriétaire du navire et ses intérêts afin de ne pas leur imposer une charge trop lourde qui pourrait handicaper leurs activités. Voir eg. Y. TASSEL, « Responsabilité du propriétaire du navire », *RGD*, vol.32, 2002, p.646 : « De ce point de vue, la limitation tempère la rigueur du droit commun au profit du propriétaire de navire. Il faut le souligner : le propriétaire du navire est responsable, ne serait-il pas gardien du navire et n'aurait-il pas commis de faute. C'est la une situation exceptionnelle qui, certes, n'est pas choquante mais qui est très sévère compte tenu de ce qu'est un navire ».

²⁶⁸ Article 6, Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour pollution par les hydrocarbures.

²⁶⁹ Préambule, Convention de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : « Convaincus de la nécessité d'instituer un système d'indemnisation complétant celui de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue d'assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes des dommages par pollution et d'exonérer en même temps le propriétaire de navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose ladite Convention ».

²⁷⁰ Par ailleurs, le Protocole du 16 mai 2003 portant création d'un fonds complémentaire renforce le dispositif mis en place par le FIPOL.

nocives et potentiellement dangereuses introduit un principe similaire à celui de la Convention CLC en posant la responsabilité du propriétaire du navire en son article 7. Elle précise également les conditions dans lesquelles cette responsabilité ne peut être engagée²⁷¹.

En conclusion, bien que le régime de responsabilité institué par les conventions internationales dédiées à la mer constitue un cadre général important pour la gestion des dommages liés à la pollution marine, il reste limité et difficile à mettre en œuvre en raison de son imprécision. Il est heureux que d'autres conventions spécialisées tentent de combler ces lacunes en mettant en place des régimes spécifiques. Il reste que des questionnements et des débats demeurent quant à l'efficacité du mécanisme global de responsabilité civile. En effet, l'exercice de la juridiction civile par l'État côtier dans le cadre des actions en responsabilité civile pour des actes de pollution se heurte à des défis pratiques qui compromettent son efficacité.

B- L'efficacité du mécanisme de responsabilité civile en matière de pollution marine

Un constat préliminaire s'impose : tous les dommages et toutes les pertes ne sont pas indemnisables. Les préjudices résultant de la pollution marine posent un défi supplémentaire en raison de la nature même de cet espace particulier et mouvant, qui rend difficiles les investigations en vue de mesurer l'ampleur des dégâts occasionnés.

Au-delà de ces considérations d'ordre pratique, le régime international établi, bien qu'il présente un intérêt juridique indéniable, suscite de nombreuses critiques en raison de ses lacunes. Certains auteurs ont mis en doute l'efficacité du principe de responsabilité objective du propriétaire du navire pollueur et son équité. Ils ont notamment avancé que, malgré la garantie d'une indemnisation rapide des victimes de la pollution, le mécanisme institué est excessivement rigide et impose une charge disproportionnée au propriétaire du navire. C'est l'une des raisons pour lesquelles les différentes conventions internationales ont prévu une limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vue d'équilibrer la protection de l'environnement avec les intérêts économiques de ce dernier²⁷².

²⁷¹ Article 7§1, Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses : « Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire est responsable au moment d'un événement de tout dommage causé par des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur transport par mer à bord du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire au moment du premier fait ».

²⁷² Voir à ce propos, S. ROBERT, *L'Erika : responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Pedone, 2003, p.25 : « Cependant, il peut sembler injuste de sanctionner trop lourdement ce propriétaire alors que son activité représente un grand intérêt pour la collectivité. Le risque de l'activité maritime, s'il ne doit pas accabler la situation des victimes de dommages par pollution, ne doit pas non plus rendre l'activité maritime trop dissuasive. Ainsi, la

Certaines analyses ont mis en doute la pertinence même du système de réparation appliqué aux préjudices environnementaux. En particulier, la réparation monétaire est souvent jugée inadéquate car « *damage to the marine environment cannot be easily assessed in monetary terms, as the marine environment does not have a direct market value* »²⁷³. Il a été également souligné que, « même si le principe pollueur-payeur conduit à la recherche d'évaluation et d'imputation des préjudices environnementaux, il est des hypothèses, en présence de « dommages causés à l'environnement, dans lesquelles si l'on peut envisager une représentation du préjudice par une somme d'argent, cela n'est aucunement satisfaisant car l'argent est alors radicalement inapte à permettre une juste compensation. L'environnement recèle un grand nombre d'intérêts qui ne peuvent pas être compensés en argent »²⁷⁴.

Ces réflexions mettent en lumière les limites du recours à l'indemnisation pécuniaire face à la nature complexe et irréversible des atteintes à l'environnement marin, qui sont fondamentalement irréparables. Cela dit, même si cette solution juridique permet de compenser le préjudice subi par les victimes, de réparer symboliquement le dommage subi par l'État côtier ou de dissuader les atteintes futures à l'environnement marin, les dégâts causés au milieu marin sont inestimables, irréversibles et irréparables. En outre, la compensation naturelle est matériellement impraticable²⁷⁵, car la restauration des écosystèmes marins est extrêmement délicate, ce qui rend sa réalisation complexe. L'action en responsabilité civile pour des actes de pollution commis par les navires étrangers dans la mer territoriale de l'État côtier repose *in fine* sur un régime juridique international encore perfectible.

En définitive, la mise en œuvre de la juridiction civile dans la mer territoriale par l'État côtier comporte des enjeux réels, qui sont particulièrement prégnants dans le cadre de la lutte contre la pollution marine. Son analyse permet d'avoir une perception globale des compétences juridictionnelles de l'État côtier dans la mer territoriale et des limites à leur exercice. Si le cadre juridique établi par la Convention de Montego Bay concernant l'action en responsabilité en

Convention de 1992 organise en contrepartie de l'exclusivité de la responsabilité du propriétaire du navire, la limitation de cette responsabilité ».

²⁷³ Voir eg. M. JACOBSSON, « Oil pollution liability and compensation: an international regime », *ULR*, vol 1., 1996, p.268.

²⁷⁴ Voir eg. F.G. TREBULLE, « Les fonctions de la responsabilité environnementale : réparer, prévenir, punir », in C. CANS, *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Paris, Dalloz, 2009, p. 21.

²⁷⁵ M-P. CAMPROUX-DUFFRENE, D. GUIHAL, « Pollution maritime. Naufrage de l'Erika. Responsabilité pénale. Loi du 5 juillet 1973. Convention MARPOL. ZEE. Responsabilité civile pour dommages causés à l'environnement par des hydrocarbures en mer. Réparation du préjudice écologique pur. Cour de cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, SA Total et a., n° 3439, avec note », *supra*, p. 479 : « Néanmoins, la réparation en nature y compris par compensation naturelle pouvant être d'application délicate, d'autres solutions peuvent être proposées ».

matière de pollution marine est loin d'être précis, le mécanisme de réparation institué par les conventions internationales spécialisées reste également discuté. Aussi, la nature complexe et dynamique du milieu marin rend particulièrement difficile toute forme de restauration, d'où l'importance d'ailleurs pour l'État côtier de privilégier des actions de prévention des atteintes à l'environnement marin de sa mer territoriale. Une telle approche représente une solution pragmatique et un moyen plus sûr de préserver le milieu marin.

En conclusion, les limitations apportées à la mise en œuvre de la juridiction de l'État côtier, tant sur le plan pénal que civil, sont considérables. Ces restrictions ont des conséquences significatives dans le contexte de la lutte contre la criminalité. Le fait que l'État côtier ne puisse exercer sa juridiction pénale et sa juridiction civile que dans des cas strictement encadrés empêche l'exercice des compétences juridictionnelles dans d'autres situations, même lorsque des activités illicites sont suspectées. Il va sans dire que la portée des actions de l'État côtier à l'encontre du navire est relativement réduite dans la mer territoriale. L'exemple de la pratique française a permis d'analyser la mise en œuvre des règles de compétences dans les zones sous souveraineté nationale et d'examiner comment le cadre légal s'articule avec le droit international de la mer. Les cas de jurisprudence choisis ont donné l'occasion de souligner la difficulté de concilier les dispositions de la Convention avec les intérêts nationaux, notamment dans le cadre de la lutte contre la criminalité. On retient en revanche que le juge français se réfère régulièrement à la Convention de Montego Bay, ce qui reflète une prise en considération des règles internationales, dont il se sert également comme base légale pour ses décisions. On verra dans les développements suivants qu'en dehors de ces défis, la mise en œuvre des actions de l'État côtier comprend d'autres enjeux à l'échelon national qu'il importe de mettre en lumière.

Chapitre II : Les enjeux liés à la mise en œuvre de l'action des États en mer à l'échelon national vue de la lutte contre la criminalité

Les conventions internationales pèchent plus souvent par défaut que par excès. Quand elles ne se contentent pas d'être, en tout et pour tout, laconiques, elles se bornent la plupart du temps à énoncer des principes très généraux. Leur plus grand tort est à n'en pas douter de faire habituellement abstraction du *domestic implementation* des règles établies.

Les traités dédiés au droit de la mer se limitent eux aussi à reconnaître des prérogatives aux États dans les espaces maritimes qui relèvent de leur souveraineté sans en prévoir les modalités de mise en œuvre à l'échelon national. Il est évident que dans la lutte contre la criminalité en mer, chaque État définit de manière discrétionnaire les conditions d'exercice de ses actions en mer suivant la répartition générale des compétences établie et le cadre légal d'application institué par le droit interne à cette fin. Les actions des États en mer reposent également sur une organisation administrative structurée, des moyens opérationnels adaptés, ainsi qu'une politique maritime bien déterminée.

Le modèle français de gouvernance maritime, qui présente de nombreuses spécificités, servira de fondement principal à l'analyse. D'un côté, la réflexion mettra en évidence le dispositif d'action de l'État en mer et ses fondements juridiques. D'autre part, la démarche consistera à souligner les enjeux liés à sa mise en œuvre dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale française. À cet égard, on s'attachera particulièrement à examiner les interactions conflictuelles entre les mesures déployées par les États et leurs obligations internationales relatives à la protection des droits fondamentaux des personnes en mer.

Deux types de constats peuvent être formulés pour illustrer cette ambivalence. En effet, si, en théorie, un navire en mer est rattaché juridiquement à l'État dont il arbore le pavillon, en pratique, d'autres considérations entrent en jeu. En réalité, dans la majorité des cas d'activités illicites en mer, l'élément matériel constitutif de l'infraction résulte d'actes commis par des individus, indépendamment de leurs qualités, et non du navire *per se* en sa qualité physique d'engin. Dans ces conditions, les interventions des agents de l'État ne ciblent pas le navire en tant que tel, mais plutôt ou *in fine*, les individus présents à bord.

Dans ces conditions, les mesures prises doivent non seulement avoir pour objectif de sauvegarder ou rétablir l'*ordre* en mer, mais également de garantir la sécurité des personnes et la protection des victimes. Il découle de ces considérations que la mise en œuvre de l'action de l'État en mer comporte une dimension humaine dont on ne peut faire fi. Elle exige, dès lors, une vigilance accrue afin que les mesures prises dans ce cadre ne compromettent pas la liberté et la sécurité des individus.

Les actions régaliennes en mer poursuivent fondamentalement un dessein différent. Bien qu'elles puissent également avoir pour finalité d'assurer la sécurité des personnes en mer, leur objectif premier est de maintenir la sécurité en mer (Section I). Il existe un dénominateur commun, mais il y a cette nuance qui fait la différence. Dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, au surplus, ces actions entrent véritablement en conflit avec les droits et les libertés individuelles (Section II).

Section I : Des actions en mer focalisées sur la sauvegarde de la sécurité en mer

On le sait désormais : l'immensité de la mer est une condition de puissance et un enjeu de pouvoir pour un État. Mais les grands pouvoirs impliquent toujours de grandes responsabilités. Avec la recrudescence des menaces en mer issues de l'explosion des trafics maritimes, le contrôle des espaces maritimes sous souveraineté nationale devient de plus en plus une préoccupation pour les États côtiers.

En France, l'intervention de l'État en mer prend appui sur un dispositif nommé l'Action de l'État en mer (AEM). Il vise à garantir la sécurité en mer, à prévenir et à réprimer les activités illicites, à protéger l'environnement marin et à préserver les ressources de la mer. L'AEM s'appuie sur un cadre juridique qui a connu une évolution significative ces dernières années, intégrant largement la problématique de la lutte contre la criminalité en mer dans la plupart de ses manifestations. Il s'inscrit dans une approche foncièrement militaire et policière qui influence fortement les missions opérationnelles conduites par les représentants de l'État français en mer.

Il conviendra alors de présenter le contenu de l'action de l'État à l'échelon national (§1) puis le cadre légal qui encadre sa mise en œuvre (§2) dans le contexte de la lutte contre la criminalité.

§1. Le contenu de l'action de l'État en mer à l'échelon national

Il est primordial, dans un premier temps, de souligner les différentes actions de l'État en mer de manière générale (A), puis de présenter le dispositif national français (B) en guise d'illustration.

A- Les différentes actions de l'État en mer

La Convention de Montego Bay n'a pas examiné les modalités de mise en œuvre des compétences des États en mer à l'échelle nationale²⁷⁶. Elle mentionne brièvement l'exercice des pouvoirs de police aux articles 224 et 225²⁷⁷ dans le cadre de la protection et de la préservation du milieu marin, sans toutefois en préciser les contours. De même, elle ne traite pas des questions relatives à la stratégie navale ou militaire des États dans les espaces sous souveraineté nationale. Ces aspects « sensibles » n'ont pas été pris en compte lors de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ce qui n'est guère surprenant en soi²⁷⁸.

Dans un sens *stricto sensu*, l'action de l'État en mer est souvent assimilée à la police en mer, désignant ainsi les missions opérationnelles effectuées en mer pour maintenir l'ordre public²⁷⁹, la sécurité de la navigation et la régulation des activités maritimes. Le titre II du livre V du Code français de la défense, consacré aux opérations en mer, traite de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer dans son chapitre unique²⁸⁰.

L'article L1521-2 souligne que « les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le

²⁷⁶ Il reste que l'action de l'État en mer est une composante essentielle de la mise en œuvre du droit international de la mer. Voir à ce propos, E. JARMACHE, « Le droit international de la mer du point de vue du droit français », in M. FORTEAU, J.-M. THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, Pedone, 2017, p.214 : « L'action de l'État en mer, notion polymorphe, n'est pas conçue en dehors du droit international de la mer ».

²⁷⁷ Article 225, Convention de Montego Bay : « Lorsqu'ils exercent, en vertu de la Convention, leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, les États ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin » ; voir eg. Article 224, Convention de Montego Bay : « Seuls les agents officiellement habilités, ainsi que 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 exercer des pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers en application de la présente partie ».

²⁷⁸ K. BOOTH, *Law, Force and Diplomacy at Sea*, London, George Allen & Unwin, 1985 pp. 3-4 : « *The apparent neglect of the military dimension in the public deliberations of UNCLOS III should be no surprise to close observers of the United Nations. On-stage performances in that organization often fail to hold up a mirror to the real world of affairs. The United Nations has some of the characteristics of a church, as well as all the characteristics of a debating chamber. The ritual of incantations of this peculiar but indispensable forum are usually most evident when its members deal with disarmament* ».

²⁷⁹ Voir à ce propos, J. SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, op. cit., p.840 : « La mise en œuvre du pouvoir de police en mer dans son sens strict concerne l'ensemble des pouvoirs de surveillance du respect des réglementations et d'autres actes d'autorité tendant à assurer l'ordre public interne des États côtiers, l'ordre public international et l'ordre public de mers, ainsi que les actions entreprises par les États concernés pour prévenir et constater les infractions à ces réglementations ».

²⁸⁰ Articles L1521-1 à L1521-18, Code de la défense français.

respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française »²⁸¹. La référence au droit international montre qu'il offre une véritable assise juridique à l'exercice des pouvoirs de police de l'État dans les espaces maritimes sous souveraineté nationale²⁸².

Selon Philippe MALLARD, le terme « police » revêt trois acceptions distinctes²⁸³. Elle représente « [...] tout à la fois la justification et la traduction de la souveraineté de l'État côtier sur les espaces maritimes »²⁸⁴. L'exercice de la police en mer est alors fondamentalement lié à l'État et à ses prérogatives traditionnelles de puissance publique, s'inscrivant dans la continuité de ses pouvoirs de police administrative générale. De ce fait, cette mission vitale pour tout État côtier²⁸⁵ est d'intérêt dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer. Cependant, le maintien de l'ordre public dans les espaces maritimes comporte quelques singularités propres à cette partie du territoire de l'État. À ce sujet, Olivier GOHIN affirmait que « le droit de la police en mer renvoie à une problématique qui est juridiquement classique : celle de l'application d'un système général à un espace particulier »²⁸⁶.

Bien que l'action de l'État soit souvent perçue à travers le prisme de la dimension policière, elle dépasse largement ce cadre. Dans un sens *lato sensu*, elle englobe toutes les fonctions régaliennes exercées par les représentants de l'État dans les espaces maritimes sous souveraineté nationale, ainsi que, sous certaines conditions, dans les zones hors souveraineté nationale. Elle comprend également des missions administratives, ainsi que les opérations de secours et de sauvetage etc. Ainsi, « dans un sens très large et du point de vue du droit international, la police de la mer doit s'entendre de l'ensemble des moyens dont les autorités

²⁸¹ Par ailleurs, l'article L1521-4 du Code de la défense énonce que « le commandant ou le commandant de bord peut ordonner la visite du navire. Celle-ci comporte l'envoi d'une équipe pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international ou par les lois et règlements de la République ».

²⁸² Arnaud REGLAT-BOIREAU qualifiait, en l'occurrence, la Convention de Montego Bay de « bouclier juridique au service de la défense des approches maritimes ». Voir à ce propos, A. REGLAT-BOIREAU, « La marine nationale, acteur de Montego Bay », in *Droits maritimes et défense*, Colloque de l'École militaire des 28 et 29 mars 1996, Ministère de la Défense, Paris, 1996, p. 48.

²⁸³ P. MALLARD « La police en mer », in *Droits maritimes et défense*, Colloque de l'École militaire des 28 et 29 mars 1996, *op. cit.*, pp.67-68. Le vice-amiral et préfet maritime de la Manche et de la mer du nord apporte une lumière sur les trois acceptions que revêt le terme « police ».

²⁸⁴ *Ibidem*, p.69.

²⁸⁵ N. Q. DINH, A. PELLET, P. DAILLIER, M. FORTEAU, A. MIRON, *Droit international public*, 9e éd., Paris, LGDJ, 2022, p.1648 : « L'action de police est une action nécessaire, inhérente à toute société organisée sur la base du droit. Elle se déploie, sur le plan normatif, par l'édiction de règles prescrivant, dans l'intérêt du maintien de l'ordre, des comportements et des interdictions et, sur le plan opérationnel, par l'application du contrôle et de la répression ».

²⁸⁶ Voir à ce propos, O. GOHIN, « Le droit de la police en mer », in *Droits maritimes et défense*, Colloque de l'École militaire des 28 et 29 mars 1996, *op. cit.*, p.72.

publiques disposent afin d'assurer le respect des règles applicables aux espaces marins »²⁸⁷. La surveillance maritime est un enjeu crucial pour l'État côtier, qui doit pouvoir réguler et contrôler la conduite des navires dans des zones maritimes relevant de sa souveraineté.

L'action de l'État en mer inclut également le recours à la contrainte. Toutefois, la Convention ne traite pas de ce point, même pas dans le contexte du droit de visite à l'article 110. L'article 301 interdit seulement aux États de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, ou de toute autre manière incompatible avec les principes de droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies. Cette disposition rappelle l'article 2§4 de la Charte des Nations Unies consacrant le principe de l'interdiction du recours à la force par les États, qui est bien établi dans les relations internationales. Il apparaît alors clairement que l'emploi de la force, au sens du droit international général, diffère radicalement des objectifs visés dans le contexte spécifique de l'exercice des pouvoirs de police en mer. Benoît LE GOAZIOU l'illustre de manière très pertinente²⁸⁸. Le droit international des droits de l'homme, en revanche, précise davantage les modalités du recours à la force.

Face au silence de la Convention, il est donc impossible de savoir si, en théorie, le recours à la force en mer est autorisé ou s'il est purement interdit. L'enjeu de cette question est considérable, car il n'est pas rare que l'exercice de la police en mer nécessite, dans certaines circonstances, l'utilisation de la coercition. Dans ces conditions et de toute façon, ce qui n'est pas défendu ne peut être empêché. Néanmoins, si de telles situations se présentent, les opérations incluant l'usage de la force, comme l'a soutenu Guillaume LE FLOCH, doivent être rigoureusement encadrées afin d'éviter tout recours excessif²⁸⁹, en particulier dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.

²⁸⁷ M. AMERI, « Les domaines d'intervention du pouvoir de police », in M.FORTEAU, J-M.THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, op. cit., p. 907.

²⁸⁸ B. LE GOAZIOU, « L'emploi de la force en mer », in INDEMER, *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer vingt ans après : pratique opérationnelle des États*, Journée débat du 5 février 2015, Paris, Pedone, 2015, p.107 : « Mais l'usage de la force en mer dont nous parlons aujourd'hui n'est pas de même nature, il ne s'agit pas de d'emploi de la force entre deux États, c'est à dire de la guerre, mais il s'agit des possibilités d'emploi de la force par un État, contre un navire et son équipage, afin de faire respecter ses droits, ou un « certain ordre public international de la mer » ; voir eg. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, op. cit., p.36 : « Les deux significations doivent être distinguées, notamment parce que les régimes juridiques qui leur sont applicables sont différents. Ainsi, le « droit » du recours à la force et de la sécurité collective sera le cadre de la régulation de l'emploi de la force dans les relations internationales, tandis que le droit international de la mer régira l'emploi de la force publique en mer, afin de lutter contre les activités illicites qui s'y déroulent ».

²⁸⁹ Voir à ce propos, G. LE FLOCH, « La protection des droits fondamentaux dans le cadre de l'usage de la force en mer », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans des 24 et 25 mai 2018, op. cit., p.124 : « Pour ne pas conduire à des abus, l'usage de la force -en mer comme ailleurs- impérativement doit être encadré ».

Par ailleurs, les agents de l'État doivent évaluer la nécessité, l'opportunité et la proportionnalité de la force utilisée. De plus, étant donné que certains États délèguent parfois cette mission régaliennne à des entités privées, fournissant des gardes privés pour protéger le navire et l'équipage, il est impératif que les actions en mer de ces « agents de sécurité » soient contrôlées. Autrement, la responsabilité de l'État pourrait être engagée.

En revanche, il ne faut pas ignorer, à l'inverse, les difficultés que posent ce type d'opérations sur le plan pratique. En effet, cibler et « neutraliser » un navire criminel, tout en exerçant la force à son encontre, sans compromettre les vies humaines à bord représente un véritable défi. La prudence est d'autant plus essentielle lorsque des personnes peuvent être prises en otage à bord par des criminels armés ou violents, avec qui il faudra, dans la mesure du possible, « négocier ».

En définitive, il est manifeste déjà que la mise en œuvre de l'action de l'État en mer constitue une mission à la fois transversale et délicate. Afin d'analyser plus en profondeur les enjeux qu'elle comporte et leurs implications dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité en mer, le dispositif national français de l'AEM sera examiné comme exemple concret d'étude.

B- L'organisation du dispositif français de mise en œuvre de l'AEM

Au sens précis du droit interne français, « l'action de l'État en mer (AEM) désigne l'ensemble des opérations maritimes menées par le Gouvernement dans l'intérêt public sur ses propres ressources, à l'exception des missions de défense »²⁹⁰. Cette définition souligne la présence de l'État en mer comme une mission de service public et comme un moyen de préserver ce qui appartient au « domaine » de l'État. Les missions de l'AEM à l'échelon national sont variées. Le dispositif s'organise autour de 45 missions qui rallient dix domaines²⁹¹. Elles ont pour ambition de garantir la sécurité des routes maritimes sans laquelle la liberté serait inexistante, ou en tous cas, compromise.

Jean-Louis NADAL relevait justement à ce propos que « la mer est avant tout un espace de liberté. [...] Mais cette liberté n'existe pas sans sécurité »²⁹². Il reste que les rapports entre

²⁹⁰ Voir *Annexes* (document n°3).

²⁹¹ Ces domaines sont la souveraineté et protection des intérêts nationaux, la sûreté maritime, la police douanière, fiscale et économique en mer, la lutte contre les activités maritimes, la sauvegarde des personnes et des biens, sécurité maritime, la gestion des espaces protégés, protection de l'environnement, le contrôle sanitaire et conditions de travail en mer et la gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines.

²⁹² J-L NADAL, « Allocution inaugurale », in *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'autorité judiciaire*, Colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine nationale le 1^{er} avril 2011, Paris, Centre d'études supérieures de la Marine, 2011, p.8 ; voir eg. M- F DELHOSTE, *La sécurité dans la bande*

liberté et sécurité ne sont pas toujours harmonieux, d'où la nécessité d'opérer constamment des conciliations²⁹³. Le compromis n'est pas toujours simple à trouver, encore moins à concrétiser dans le contexte de la lutte contre la criminalité.

L'AEM s'appuie sur une organisation hiérarchique à l'échelon déconcentré impliquant plusieurs administrations placées sous la responsabilité et sous l'autorité du Premier ministre. Aux termes de l'alinéa 2 de l'article 1 de l'arrêté du 22 mars 2007, « les missions incombant en mer à l'État sont animées et coordonnées dans les zones maritimes de métropole par les préfets maritimes et, dans les zones maritimes des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien, dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises et dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises bordant l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, par les délégués du Gouvernement, représentants de l'État en mer, le cas échéant conjointement avec d'autres autorités ».

Le préfet maritime joue un rôle central dans la mise en œuvre de l'AEM et dans la coordination des différents acteurs impliqués. Institution ancienne et historique, ses prérogatives ont évolué au fil du temps et ont été consolidées par la réforme résultant du décret de 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer²⁹⁴. Ce décret introduit des modifications fondamentales dans le décret du 9 mars 1978. Son premier article énonce que « le préfet maritime, dépositaire de l'autorité de l'État, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des ministres, a autorité de police administrative générale en mer à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer et dans les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêtés du Premier ministre »²⁹⁵.

Trois préfectures maritimes sont établies en France métropolitaine : la préfecture de l'Atlantique, basée à Brest, la Préfecture de la Manche et mer du Nord, située à Cherbourg, et la préfecture de la Méditerranée installée à Toulon. L'article 2 du décret de 2004 précise que

littorale des 300 mètres, Montreuil, Éditions du Papyrus, 2001, p.13 : « La signification de la liberté se perd lorsqu'il n'existe aucune limite ou lorsque les limites établies sont dépassées. La liberté des uns n'est plus alors que contrainte ou nuisance pour les autres. Il n'y a donc, paradoxalement peut-être, pas de liberté sans réglementation ».

²⁹³ J-L NADAL, « Allocution inaugurale », in *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'autorité judiciaire*, op. cit., p.10 : « Cette politique d'action de l'État en mer doit pouvoir s'appuyer sur un droit national et international sûr et stable : il y a là un défi majeur, puisqu'il s'agit de concilier l'exigence d'efficacité des missions de police des océans avec la nécessaire pérennité des règles fondamentales qui garantissent à la fois la liberté des mers et la souveraineté des États côtiers ».

²⁹⁴ Décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer.

²⁹⁵ Article 1, Décret du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'État en mer.

« le préfet maritime anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens »²⁹⁶. L'article R1521-2²⁹⁷ et l'article D3223-54²⁹⁸ du Code de la défense rappellent les différentes autorités responsables de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer. Par ailleurs, l'article 1 du décret du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer prévoit la répartition des compétences entre les différents acteurs de l'État dans l'exercice des missions²⁹⁹.

L'article 2 met tout particulièrement en évidence les pouvoirs de police générale du délégué de gouvernement et son implication dans la lutte contre les activités illicites³⁰⁰. Il revêt une importance particulière dans la lutte contre les activités criminelles en mer en ce qu'il reconnaît que le préfet maritime a autorité pour assurer « la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites ». En revanche, les pêches maritimes relèvent de la compétence de la Marine nationale.

Le préfet maritime dispose donc du pouvoir de police générale en mer et joue un rôle prépondérant dans la mise en œuvre des actions de l'État en mer à l'échelon central. Il est le coordonnateur de la surveillance des espaces maritimes. Il est à la fois une autorité civile et une

²⁹⁶ Article 2, Décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer. Ce décret a été par suite modifié par le décret du 13 février 2013 relatif à la zone de compétence des représentants de l'État en mer.

²⁹⁷ Article R1521-2, Code de la défense : « Le représentant de l'État en mer est : 1° En métropole, le préfet maritime ; 2° Outre-mer, le délégué du Gouvernement mentionné par le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer ; 3° Dans les zones maritimes qui ne ressortissent pas à la compétence des autorités mentionnées aux 1° et 2°, le commandant de zone maritime ».

²⁹⁸ Article D3223-54, Code de la défense : « Dans les zones maritimes qui ne ressortissent pas à la compétence d'un préfet maritime ou, outre-mer, d'un délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, le commandant de zone maritime exerce les fonctions de représentant de l'État en mer pour l'application des articles L. 1521-1 à L. 1521-18 et de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales ».

²⁹⁹ Article 1, Décret du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer : « En Outre-mer, le représentant de l'État en mer est : le préfet de la Martinique dans la zone maritime des Antilles, assisté par le commandant de cette zone ; le préfet de Guyane dans la zone maritime de Guyane, assisté par le commandant de cette zone ; le préfet de La Réunion dans la zone maritime du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises, assisté par le commandant de la zone maritime du sud de l'océan Indien ; le haut-commissaire de la République en Nouvelle Calédonie dans la zone maritime de Nouvelle-Calédonie, assisté par le commandant de cette zone ; le haut-commissaire de la République en Polynésie française dans la zone maritime de Polynésie française et dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction française bordant l'île de Clipperton, assisté par le commandant de la zone maritime de Polynésie française ; le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises bordant l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, assisté par le commandant de la zone maritime de l'Atlantique ».

³⁰⁰ Article 2, Décret du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer : « Délégué du Gouvernement, le représentant de l'État en mer est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce jusqu'à la limite des eaux sur le rivage de la mer. Elle ne s'exerce pas à l'intérieur des limites administratives des ports. Dans les estuaires, elle s'exerce en aval des limites transversales de la mer. Investi du pouvoir de police générale, le délégué du Gouvernement a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites, sous réserve des compétences des collectivités territoriales. Il veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales ».

autorité exerçant des fonctions militaires de commandement. Autorité opérationnelle et réglementaire unique, il jouit également de pouvoirs spécifiques dans la protection de l'environnement marin et dans la lutte contre les pollutions maritimes. Le préfet maritime est placé sous l'autorité du secrétariat général de la mer (SGMer)³⁰¹. Le SGMer assure ses missions sous l'autorité du Premier Ministre et participe aux réunions du comité interministériel de la mer (CIMER). Ce dernier définit le cadre d'action des garde-côtes ainsi que celui des organismes qui interviennent dans l'exercice de leurs missions.

Le décret du 1er août 2011 relatif au centre opérationnel de la fonction garde-côtes a créé auprès du SGMer un centre opérationnel de la fonction garde-côtes. D'autres acteurs tels que la Marine nationale, la gendarmerie maritime, les douanes, la police aux frontières et la sécurité civile participent également à la mise en œuvre de l'AEM. La Marine nationale par ses interventions participe de manière significative à la lutte contre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale, en haute mer et à l'étranger. Grâce à ses capacités exceptionnelles, elle est en mesure de déployer des moyens matériels et humains, notamment ses patrouilles de grande envergure pour effectuer des opérations complexes en mer. Ses missions s'étendent sur plusieurs zones stratégiques, telles que le Golfe de Guinée, le Golfe de Gascogne, l'océan Indien, et dans la mer Méditerranée, où les menaces criminelles sont omniprésentes. Elles sont polyvalentes et englobent les missions de combat, de sauvegarde et de protection de ressources marines et de police en vue d'assurer la sécurité en mer.

Par ailleurs, le procureur de la République joue un rôle majeur dans la judiciarisation de l'AEM. En sa qualité de garant de la procédure pénale, il a la capacité d'ordonner des enquêtes en mer, supervisées par les forces de l'ordre. Il dirige les investigations, veille à la qualification pénale des faits et engage l'action publique en poursuivant les auteurs des infractions maritimes. Il assure également l'exécution des peines prononcées. La juridiction nationale chargée de la lutte contre la criminalité (JUNALCO) créée par la Circulaire du 17 décembre 2019³⁰² est une juridiction spécialisée, s'occupant des affaires criminelles nationales et transnationales d'une grande complexité. Elle est compétente pour connaître des activités illicites, telles que le trafic de stupéfiants, la traite des êtres humains et le trafic de migrants, ainsi que le trafic d'armes. Placée sous l'autorité du parquet de Paris, cette juridiction unique joue un rôle stratégique dans

³⁰¹ Le SGMer a été mis en place par décret du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer. Le titre II de ce décret présente son fonctionnement ainsi que ses attributions.

³⁰² Circulaire du 17 décembre 2019 relative à la compétence nationale concurrente du tribunal de grande instance et de la cour d'assises de Paris dans la lutte contre la criminalité organisée de très grande complexité, et à l'articulation du rôle des différents acteurs judiciaires en matière de lutte contre la criminalité organisée.

le traitement de ces affaires, quand bien même elle n'est pas dédiée à la criminalité en mer. En collaboration avec les juridictions inter-régionales spécialisées (JIRS), elle contribue à créer un cadre renforcé. De cette manière, elle rend possible la judiciarisation de l'action de l'État en mer et participe à la lutte contre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale.

On peut également mettre en avant le rôle des offices centraux de la gendarmerie nationale, tels que l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP). Ce dernier a compétence, entre autres, pour assurer la coordination et l'animation des investigations de police concernant les questions relatives aux pollutions³⁰³. Il constitue un acteur clé dont les actions permettent de faire face à des questions dont l'enjeu écologique est majeur.

En conclusion, le dispositif de l'AEM s'appuie sur une coordination étroite entre divers acteurs et organismes centraux, ainsi que sur différents services spécialisés et des moyens techniques sophistiqués. Le SGMer se distingue comme l'outil principal, qui fédère la plupart de ces entités, ces organes et leurs actions sous la direction du chef de gouvernement. Les interventions en mer, en particulier celles qui visent à lutter contre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale française, prennent surtout appui sur un cadre juridique bien défini qu'il est essentiel de mettre en lumière pour comprendre l'efficacité et les limites de l'action de l'État en mer.

§2. L'encadrement de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité

La mise en œuvre de l'AEM mobilise, en pratique, des agents et des représentants de l'État qui ont recours à des prérogatives de puissance publique en mer en vue d'assurer l'exécution de leurs missions de surveillance, de contrôle et de protection des intérêts de l'État en mer. Cette action est essentielle pour garantir la sécurité en mer, la protection de l'environnement et lutter contre la criminalité. Elle incarne la volonté de l'État d'exercer son autorité sur les zones maritimes de sa souveraineté et d'apporter des réponses aux menaces en mer.

L'exercice de ces actions régaliennes repose sur un cadre légal (A). Ce dernier se fonde sur un ensemble de normes complexes et variées qui doivent également s'accorder avec les règles internationales régissant les espaces maritimes. En outre, d'un point de vue purement pratique,

³⁰³ <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/notre-institution/notre-organisation/l-office-central-de-lutte-contre-les-atteintes-a-l-environnement-et-a-la-sante-publique-oclaesp>

l'application de la loi en mer n'est pas sans défis. En effet, la spécificité du milieu marin rend difficile la mise en œuvre des actions, ainsi que la coordination des différents acteurs impliqués.

Ainsi, la gestion des situations en mer, notamment dans le contexte de la lutte contre la criminalité, soulève des enjeux humains, touchant à la dignité humaine, à la protection des droits fondamentaux des personnes à bord des navires mis en cause et à la sécurité des agents de l'État impliqués dans les opérations.

Cela dit, les différentes actions de l'État doivent tenir compte de ces considérations, qui, malheureusement sont insuffisamment traitées par le cadre juridique actuel (B). Cette analyse permet ainsi de mettre en lumière quelques enjeux associés à l'exercice de la compétence nationale aux fins de prévention et de répression des activités illicites dans les zones maritimes sous souveraineté française.

A- La mise en œuvre du cadre légal de l'AEM pour combattre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale

Le cadre légal encadrant la mise en œuvre de l'AEM comprend des lois et des décrets relatifs à l'exercice de la police en mer. Il s'appuie également, comme évoqué précédemment, sur le droit international³⁰⁴. On peut souligner premièrement la loi « d'origine » du 15 juillet 1994 qui régit les modalités d'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer. Cette loi a connu une évolution significative au fil des années³⁰⁵ et a intégré progressivement certaines infractions

³⁰⁴ D'ailleurs, dans une circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, le Ministre de la justice et des libertés qualifiait le droit national français de « droit fortement influencé par les normes internationales ». Voir à ce propos, Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, *Bulletin officiel du Ministère de la Justice et des Libertés n° 2011-10 du 31 octobre 2011*, 2011, p. 3 : « Le cadre juridique de « l'action de l'État en mer » présente la particularité d'être fortement soumis aux exigences du droit international, illustrées par de multiples conventions signées et ratifiées par la France dans des domaines variés ».

³⁰⁵ La loi du 15 juillet 1994 a été modifiée dans un premier temps par la loi du 29 avril 1996 relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes. Cette loi a inséré de nouveaux articles en vue de consolider la compétence des juridictions françaises dans la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer. Elle a été ensuite remaniée par la loi du 22 avril 2005 modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police de mer. Son article 1 dispose que « dans l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer, ainsi que dans l'intitulé du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense et dans celui de la section 1 de ce même chapitre, le mot : « contrôle » est remplacé par le mot : « police ». La loi devient donc une loi de police spéciale. Voir *Annexes*, (Document n°1) : « De la loi 1994-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités d'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer à la loi n 94 589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales ».

relevant des Conventions internationales, telles que la Convention de Montego Bay, la Convention de Vienne pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

La version initiale de la loi du 15 juillet 1994 a posé les bases d'un cadre légal, qui s'est depuis lors enrichi, adapté et ajusté pour lutter contre les activités illicites en mer, telles que la piraterie, le trafic de drogues et de stupéfiants, ainsi que l'immigration clandestine. En outre, cette loi a particulièrement renforcé les pouvoirs des agents de l'État en mer, élargissant ainsi considérablement la portée de leurs actions dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer. En 2004, le Code de la défense a été intégré à cette législation et a précisé les modalités de visite et d'emploi de la force dans le cadre des interventions en mer.

Plus tard, en 2011, un tournant important a été marqué par l'insertion de la loi dite « piraterie », qui a introduit les mesures restrictives et privatives de liberté (MRLP) dotant les autorités d'un outil juridique puissant pour faire face aux actes de piraterie. Enfin, en 2015, l'ordonnance dite « dissociation » a apporté une nouvelle dimension au cadre législatif en offrant des réponses plus ciblées et plus efficaces à la lutte contre la criminalité. Les modifications les plus récentes apportées à la loi du 15 juillet 1994 montrent la nécessité d'adopter une approche plus pragmatique et globale de la gestion des interventions en mer pour faire face aux activités criminelles en mer. Elles mettent en évidence, par ailleurs, l'importance de la prise en compte des enjeux humanitaires et de l'utilisation des technologies dans la conduite des opérations en mer.

L'article 1 de la loi du 15 juillet 1994 fait explicitement référence à la Convention de Montego Bay et mentionne les infractions dont elle fixe les modalités de prévention, de recherche et de constatation. Ces infractions incluent les actes de piraterie au sens de la Convention, les infractions constitutives de trafic de stupéfiants et de psychotropes, les infractions au Code de l'entrée, du séjour des étrangers et du droit d'asile, ainsi que les infractions à la sécurité maritime.

L'article 2 de ladite loi autorise les représentants et les agents de l'État français à intervenir dans les zones maritimes sous la souveraineté d'autres États dans la mesure où le droit international autorise cette possibilité³⁰⁶. Par ailleurs, l'article 4 donne pouvoir aux

³⁰⁶ Article 2, Loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant des conventions internationales : « La présente loi s'applique aux navires

commandants de bord et des aéronefs pour exécuter des mesures de coercition lorsque des actes de piraterie ou des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et de psychotropes sont susceptibles d'être commises à bord ou à l'encontre d'un navire³⁰⁷.

Concernant les actes de piraterie par exemple, l'article 5 alinéa 2 de cette loi dispose que « les auteurs ou complices des infractions mentionnées au 1° de l'article 1er commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises ». La loi désigne, à cet effet, le tribunal compétent pour la poursuite et pour le jugement des infractions qu'elle couvre³⁰⁸.

Bien que la loi du 15 juillet 1994 ait largement évolué au cours des trente dernières années et ait consolidé considérablement le cadre légal en le rendant plus adapté à la lutte contre la criminalité, elle présente toutefois certaines insuffisances. D'abord, cette loi ne couvre pas l'ensemble des activités illicites en mer. Ensuite, si elle a véritablement renforcé les pouvoirs de l'État en mer, les nombreuses modifications apportées à la loi initiale conduisent à une superposition de normes qui complexifient son application.

Cette situation peut donner lieu à des réponses opérationnelles incohérentes ou peu harmonieuses, ce qui est susceptible de limiter l'efficacité du cadre législatif établi. Par ailleurs, en étendant les pouvoirs d'intervention en mer et en introduisant des MRLP, sans une évaluation approfondie de leur impact réel sur les droits fondamentaux, cela engendre des préoccupations. L'absence de garanties fondamentales suffisantes menace la sécurité et les libertés des personnes en mer, comme on le montrera ci-dessous.

mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense et aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un État étranger lorsque le droit international l'autorise ».

³⁰⁷ Article 4, Loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant des conventions internationales : « Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées à l'article 1er sont susceptibles d'être commises à bord ou à l'encontre de l'un des navires mentionnés à l'article 2, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État exécutent ou font exécuter, en accord avec l'État du pavillon quand le droit international l'exige, les mesures de contrôle et de coercition prévues par la présente loi et le titre II du livre V de la première partie du code de la défense sous l'autorité du représentant de l'État en mer. Celui-ci en informe le procureur de la République ».

³⁰⁸ Article 17, Loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant des conventions internationales : « En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté. Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située soit au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, soit au port vers lequel le navire est dérouté ».

En dehors de cette loi, on peut mettre en lumière certains articles de la partie législative du Code de l'environnement, tels que l'article L218-11 qui sanctionne de 100 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine de se rendre coupable d'un rejet de substance polluante en mer et d'une peine sévère d'emprisonnement en cas de récidive. L'article L218-11 du Code de l'environnement cite également la Convention MARPOL portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. La loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires s'inscrit dans la même logique, notamment à travers ses articles 1 à 5 qui prévoient des peines d'emprisonnement et des amendes. Le rejet de substances polluantes en mer est puni d'une peine encore plus ferme par l'ordonnance du 10 mars 2021³⁰⁹. Le titre V du Code des transports prévoit également des dispositions en vue de la prévention des pollutions en mer aux articles L5241-1 à L5243-10.

La sévérité des sanctions prévues par le législateur français traduit la volonté d'instaurer des mesures rigoureuses pour lutter contre la pollution par les navires et protéger l'environnement. La loi devient alors un puissant outil de dissuasion et un moyen de prévenir cette activité illicite en mer. Le droit français fait, de manière générale, du respect de l'environnement une préoccupation majeure. Cela est perceptible dans l'intégration de la Charte de l'environnement dans le bloc de constitutionalité depuis 2005, ainsi que par la reconnaissance de sa valeur constitutionnelle.

Le cadre réglementaire comprend le décret du 6 février 2004 susmentionné et le décret du 26 mars 2020 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer³¹⁰. L'article 2 du décret de 2020 encadre les modalités d'utilisation de la contrainte dans le cadre des opérations de police en mer en application de l'article L1521-7 du Code de la défense³¹¹. L'article 2 du décret introduit de nouvelles dispositions, notamment les articles R. 1521-3, R 1521-4, R 1521-5 et R 1521-6, qui décrivent les différentes étapes de mise en œuvre des

³⁰⁹ Article 1, Ordonnance du 10 mars 2021 relative aux sanctions des infractions aux interdictions de rejets polluants des navires prévues par le Recueil sur la navigation polaire et aux sanctions de la méconnaissance des obligations de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime prévues par le règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015 : « Les peines relatives aux infractions prévues aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 218-11 sont portées à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine d'un navire-citerne d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, ou de tout autre navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kilowatts ».

³¹⁰ Il abroge par ailleurs le décret du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer. Il faut par ailleurs mettre en évidence d'autres décrets tels que le décret du 19 avril 1972 relatif à la coordination des actions en mer des administrations de l'État.

³¹¹ Article L1521-7, Code de la défense : « Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant ou le commandant de bord peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force. Les modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer sont définies par décret en Conseil d'État. »

mesures de coercition à l'encontre du navire. Ces mesures comprennent successivement les tirs d'avertissement, des actions de vive force et des tirs au but. L'article R1521-5³¹² se concentre sur l'exercice des pouvoirs de police pour lutter contre les infractions prévues par la loi du 15 juillet 1994. Il précise que ces mesures ne doivent aucunement être dirigées contre des personnes à bord des navires.

En dehors de ce cadre légal et réglementaire, on peut également souligner des outils d'organisation de la politique maritime, tels que le Livre bleu, qui expose la stratégie pour la mer et les océans, publié le 7 décembre 2009. Ce document définit les priorités de la France en matière de gouvernance des océans³¹³. Une attention particulière est portée à la protection de l'environnement marin, à la préservation de la sécurité maritime et à la régulation de la haute mer³¹⁴. Le Livre bleu exprime, en outre, la volonté de contribuer à la sécurité globale des océans en favorisant la présence et les actions de la France dans les zones hors souveraineté nationale³¹⁵. Il mentionne, par ailleurs, la nécessité de renforcer les moyens opérationnels de l'État pour exercer ces responsabilités en mer, ainsi que de développer une action internationale fondée sur la coopération et l'implication dans les instances internationales. Aussi, il a été mis en place une stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes en décembre 2019 pour répondre à l'évolution des menaces et des risques en mer.

En définitive, l'AEM repose sur un dispositif structuré, soutenu par un cadre légal et réglementaire robuste, ainsi que sur une politique maritime ambitieuse permettant de coordonner les missions en mer incombant à l'État. Regrettablement, la prise en compte des

³¹² Article R1521, article 2, Décret du 26 mars 2020 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer : « Dans le cas où les tirs d'avertissement et, le cas échéant, l'action de vive force sont restés sans effet, le représentant de l'État en mer peut demander au Premier ministre d'autoriser l'ouverture du tir au but à l'encontre du navire. [...] Le représentant de l'État en mer peut recevoir, par arrêté du Premier ministre, délégation pour autoriser des tirs au but, pour la mise en œuvre d'une opération de contrôle et pour la durée de cette opération, lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées à l'article 1er de la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales sont susceptibles d'être commises à bord du navire et lorsque l'interception de ce dernier exige que l'autorisation soit donnée sans délai. [...] En aucun cas, il n'est dirigé contre des personnes. L'usage des projectiles explosifs est prohibé ».

³¹³ Livre bleu, Stratégie nationale pour la mer et les océans, 2009, p.7 : « Volontariste et ambitieuse, la politique maritime de la France est construite autour de quatre grands axes : être tournée vers l'avenir et respectueuse de l'environnement ; viser à développer une économie durable de la mer, source de valeur ajoutée et d'emplois notamment pour les populations littorales ; promouvoir la dimension maritime des outre-mers français ; permettre à la France d'affirmer sa place en Europe et, à travers l'Europe, au niveau mondial ».

³¹⁴ *Ibidem*, p.26 : « Il faut éviter que la Haute Mer, espace de liberté, ne se transforme progressivement en un espace de « non droit » ; le cadre juridique doit être complété en conséquence pour permettre d'y interdire les activités délictueuses ou préjudiciables à l'environnement tout en préservant la liberté fondamentale de circulation sur les océans. Les États qui en ont les capacités maritimes doivent pouvoir intervenir en Haute Mer au nom de la Communauté internationale ».

³¹⁵ *Ibidem*, p.28 : « La France participera activement, seule ou au sein d'organisations internationales, à la lutte contre les trafics illicites et les activités de nature à porter préjudice au bien commun que représentent les océans ».

droits et de libertés des personnes à bord des navires, notamment dans les contextes de lutte contre la criminalité demeure marginale.

B- La prise en compte résiduelle des droits fondamentaux dans le cadre juridique national

La question des droits fondamentaux de l'homme est capitale dans la mise en œuvre des actions de l'État en mer. Cet enjeu humain prend une dimension particulièrement importante dans le cadre spécifique de l'exercice des pouvoirs de police en mer pour lutter contre la criminalité, où le risque de débordements et d'excès lors des opérations est extrêmement élevé. Il est donc primordial de s'assurer que les mesures de contrôle et coercition appliquées à bord, y compris dans ce contexte délicat, soient mises en œuvre dans un cadre strictement réglementé.

Cela vaut également pour les MRLP, qui doivent respecter les libertés des personnes concernées. Comme le relève Julian FERNANDEZ, les individus en mer, déjà dans une situation de vulnérabilité, ne devraient pas avoir à redouter, en plus, l'action de l'État³¹⁶. Les impératifs de sécurité en mer doivent alors être rigoureusement équilibrés avec le respect des droits des personnes, même lorsqu'elles sont soupçonnées d'être impliquées dans les activités illicites.

L'article 6 de la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer insère une section 3 dédiée aux mesures applicables à l'encontre des personnes se trouvant à bord des navires. L'article L1521-11 prévoit notamment que les agents chargés de la surveillance en mer « peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes ». Toutefois, cet article ne précise ni la nature ni les modalités de mise en œuvre de ces mesures, laissant subsister une certaine ambiguïté susceptible de poser des difficultés quant à leur application concrète.

En termes de garanties, certaines dispositions visent à protéger les personnes faisant l'objet des MRLP. Par exemple, lorsque les agents de l'État prennent ces mesures à l'encontre des personnes à bord du navire, ils sont tenus de garantir, l'accès aux soins des personnes interpellées, tout en prenant en compte leur état de santé³¹⁷. De plus, la prolongation de ces

³¹⁶ J. FERNANDEZ: « La mer, zone de survie, conclusions », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, *op. cit.*, p.185 : « Vulnérables lorsqu'ils se trouvent en mer, les hommes doivent-ils au surplus y craindre l'action de l'État ? ».

³¹⁷ Art. L. 1521-13, Code de la défense : « Chaque personne à bord faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté bénéficie d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de vingt-quatre

mesures ne peut être autorisée que par le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, dans l'attente de la mise à la disposition de l'autorité judiciaire sur le territoire français. Une fois sur le sol français, ces personnes doivent être présentées à un juge dans un délai maximum de 48h suivant la privation de liberté.

Néanmoins, cette section 3 reste insuffisamment précise concernant les conditions de restriction ou de privation de liberté, ainsi que les modalités de leur contrôle par l'autorité judiciaire après l'arrivée des individus. Plus largement, le contrôle juridictionnel de la régularité des mesures exécutées en mer demeure limité, en particulier en ce qui concerne le respect des délais de privation de liberté.

Dans la circulaire du 13 juillet 2011, il est indiqué que « seul un critère de proportionnalité aux objectifs poursuivis est mentionné dans la loi, les mesures prises devant être « nécessaires et adaptées » [...] Il appartient donc au commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'État, autrement dit à l'autorité administrative (ou militaire), de choisir lui-même les mesures de restriction ou de privation de liberté qu'il considère devoir mettre en œuvre »³¹⁸. Cette disposition confère une grande marge de manœuvre au commandant, qui évalue, à sa discrétion, l'opportunité des mesures à prendre à l'égard des individus concernés. Dans ce cadre, l'évaluation de la nécessité, de la proportionnalité, et de l'adéquation des mesures adoptées par rapport aux situations rencontrées en mer est difficile, posant ainsi des questions sur leur conformité aux garanties en matière de droits et libertés individuelles.

Sur ce point, l'État français a été condamné par la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) dans les affaires *Hassan et autres c. France* et *Ali Samatar et autres*. La CEDH a estimé que le fait d'avoir placé en garde à vue les requérants, au lieu de les traduire directement devant les juridictions compétentes, alors qu'ils avaient déjà subi une longue privation de liberté en mer constitue une violation de l'article 5§3 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales³¹⁹.

Dans la première affaire, des requérants somaliens ont saisi la CEDH concernant des événements survenus le 2 septembre 2008 à bord du voilier français *Le Carré d'As*. Alors que le navire se trouvait en haute mer, au large des côtes somaliennes, un groupe armé de pirates a

heures à compter de la mise en œuvre de celle-ci. Un examen médical intervient au plus tard à l'expiration d'un délai de dix jours à compter du premier examen de santé effectué ».

³¹⁸ Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, *op. cit.*, p. 16.

³¹⁹ Article 5§3, Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales : « Toute personne arrêtée ou détenue, dans les conditions prévues au paragraphe 1.c) du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience ».

pris d'assaut le voilier. Un couple français a été dépouillé de ses biens et l'équipage a été maintenu en otage. La frégate de la Marine nationale française *Courbet*, alors en mission dans le golfe d'Aden, entreprit d'intervenir à bord en vue de libérer les otages. Le 16 septembre, les forces françaises ont repris contrôle du voilier et procédé à l'arrestation des requérants, au cours de laquelle l'un d'eux a été tué. Par la suite, les autorités somaliennes ont donné leur accord pour que les six personnes interpellées soient transférées sous la garde des autorités françaises. Cette démarche s'appuyait sur la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui autorise les États à recourir à tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie en haute mer.

Les personnes interpellées furent conduites à la base militaire de Djibouti avant d'être acheminées en France. À leur arrivée sur le territoire français, le 23 septembre 2008, les personnes arrêtées furent remises à un officier de police judiciaire et placées en garde à vue jusqu'au 25 septembre 2008, avant d'être présentées à un juge d'instruction. Les requérants ont alors saisi la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris le 24 mars 2009 en arguant, d'une part, qu'il n'existait aucun fondement juridique justifiant leur arrestation et leur détention par les autorités françaises. Les requérants ont également contesté le temps écoulé entre leur détention et leur présentation au juge d'instruction, invoquant à l'appui de leur requête, l'article 5 §1 et l'article 5 §3 de la Convention des droits de l'homme.

Ils furent déboutés de leur demande le 6 octobre 2009 par la Cour d'appel de Paris. Ils se pourvurent alors en cassation devant la chambre criminelle de la Cour de cassation le 17 février 2010 qui rejeta leur demande. Il est important de souligner qu'au moment des faits, la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer ne faisait pas encore partie de l'ordonnancement juridique français. Après avoir établi qu'il existait des raisons de suspecter que les requérants avaient commis une infraction et que les autorités militaires françaises avaient effectivement procédé à une privation de liberté, les juges de la CEDH se sont référés aux bases juridiques suivantes pour motiver leur décision.

Ils se sont appuyés sur l'article 113 du code pénal français pour conclure à l'applicabilité de la loi française du fait de la nationalité du navire et de la victime. La CEDH s'est ensuite rangée derrière l'analyse de la Cour de cassation qui avait trouvé les fondements juridiques de l'arrestation et de la détention des requérants dans la résolution 1816 du CS. Elle repose elle-même sur l'article 105 de la Convention de Montego Bay et sur la compétence universelle reconnue aux États. Conformément à ces bases juridiques, les autorités françaises avaient le pouvoir d'intervenir dans les eaux territoriales somaliennes pour réprimer les actes de piraterie en question ainsi que pour prendre des mesures d'arrestation et de détention des requérants.

La Cour a souligné, en revanche, une lacune importante dans le droit français au moment des faits. En effet, il n’existait un cadre juridique suffisamment précis pour encadrer les conditions de privation de liberté des personnes appréhendées en mer, en attendant leur remise aux autorités judiciaires. La CEDH a alors considéré que la législation en vigueur au moment des faits « n’offrait pas une protection suffisante contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté »³²⁰. Elle en a alors déduit une violation de l’article 5§1 de la Convention des droits de l’homme. En outre, les juges ont noté qu’à leur arrivée sur le territoire français, les requérants ont été placés en garde à vue durant 48 heures, au lieu d’être immédiatement présentés à un juge d’instruction. La CEDH a estimé, comme dans l’affaire *Vassis*³²¹, que « rien ne justifiait un tel délai supplémentaire dans les circonstances de l’espèce »³²².

Elle a donc conclu qu’il y a effectivement eu une violation de l’article 5§3 de la Convention des droits de l’homme. Cette affaire est assurément poignante et digne d’intérêt au regard de l’exercice des pouvoirs de police de l’État en mer, en particulier dans le contexte de la lutte contre la piraterie en mer. Elle a mis en lumière les lacunes de la législation française, qui est loin d’être un exemple isolé. Elle donne également l’occasion d’observer les défis liés à la mise en œuvre de la police en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer.

Par ailleurs, par cette décision, la CEDH montre sa volonté de protéger les droits des individus en mer, en dépit des circonstances particulières liées à la répression des activités illicites, malgré les contraintes inhérentes aux opérations policières en milieu maritime et à la poursuite pénale à terre. Au-delà des libertés individuelles, dont l’une a été au centre de notre réflexion, l’analyse sera approfondie ci-dessous autour d’autres affaires. L’objectif est de mettre en exergue la complexité des enjeux auxquels les États sont confrontés au niveau national. Cela inclut le conflit inévitable entre le maintien de l’ordre ainsi que la sécurité et le respect des droits fondamentaux des individus en mer.

Section II : Des actions en mer en conflit avec les droits fondamentaux de l’homme

La lutte contre la criminalité en mer illustre parfaitement la tension constante entre l’application des mesures de police et la protection des droits fondamentaux de l’homme. Cependant, cet antagonisme entre sécurité et liberté n’a pas été pleinement abordé dans la Convention de Montego Bay.

³²⁰ CEDH, *Hassan et autres c. France*, 4 décembre 2014, p.27 §71.

³²¹ CEDH, *Vassis et autres c. France*, 27 juin 2013, pp. 12-12 § 54- 62.

³²² CEDH, *Hassan et autres c. France*, *op. cit.*, p. 35, § 101.

En effet, bien que celle-ci accorde une certaine attention aux personnes dans quelques-unes de ses dispositions, elle ne prévoit aucune règle spécifique pour encadrer la conduite des opérations des États en mer, ni pour garantir le traitement adéquat des personnes en mer. Elle n'a donc pas anticipé les enjeux humains liés à l'exercice des compétences des États en mer à l'échelon national, surtout dans des cadres répressifs.

L'exemple français a montré les insuffisances du cadre juridique actuel encadrant la mise en œuvre des actions de l'État en mer, notamment dans le contexte de la répression des activités illicites. Cette lacune pose plus largement des questions préoccupantes, d'autant plus que les décisions de la CEDH analysées précédemment ont permis d'observer que les mesures de police et de privation de liberté prises dans le cadre de la lutte contre la criminalité, peuvent véritablement compromettre les libertés individuelles.

En conséquence, on peut valablement soutenir que, fondamentalement, l'action de l'État en mer entre en conflit avec les droits fondamentaux de l'homme en mer (§1). Cet antagonisme se manifeste particulièrement dans la répression des activités illicites en mer, où les impératifs de sécurité demandent un niveau d'intervention accru, parfois au détriment de la sécurité des personnes. L'attention sera également portée sur l'exemple de la lutte contre le trafic illicite de migrants en mer (§2) où ce conflit devient particulièrement visible.

L'objectif de cette réflexion est également de souligner plus concrètement quelques droits susceptibles d'être violés lors de l'application de la loi en mer, ainsi que le rôle exceptionnel de la CEDH dans l'encadrement de l'action de l'État dans des contextes de lutte contre la criminalité.

§1. Les tensions entre les actions de l'État en mer contre la criminalité et les droits fondamentaux des individus

Il est essentiel de souligner, en premier lieu, la faible prise en compte des droits fondamentaux des personnes dans le droit de la mer (A). Ainsi, dans le cadre de l'exercice des compétences de l'État en mer, le sort des individus dépend largement de la discrétion et de la volonté de l'État.

Dans ces conditions, le conflit entre le cadre juridique régissant l'action de l'État en mer à l'échelon national et les droits fondamentaux découle en grande partie des insuffisances du cadre juridique international. Le risque que certaines libertés individuelles soient bafouées durant des opérations de police en mer est alors particulièrement élevé dans le contexte de la lutte contre la criminalité (B).

A- La faible prise en compte de l'homme dans le droit de la mer : un cadre propice aux violations des droits fondamentaux

Si la littérature exalte la mer comme un espace de liberté absolue pour l'homme, les liens entre les droits de l'homme et le droit de la mer ne sont pas pour autant des plus harmonieux. On a pu lire que la relation qu'entretiennent ces deux disciplines est, en réalité, hautement improbable³²³. Il existe une certaine tension originelle entre les deux domaines³²⁴, renforcée par le risque que, en mer, certains droits fondamentaux de l'homme puissent être mis en péril. De telle manière, la mer cesse d'être une heureuse échappatoire. Elle devient un lieu d'enfermement et un abîme pour l'homme³²⁵.

D'entrée de jeu, il faut relever qu'à la différence des instruments juridiques internationaux de protection des droits de l'homme, les conventions internationales régissant les espaces maritimes n'ont pas d'effet direct. Par ailleurs, les instruments juridiques relatifs au droit de la mer ne consacrent pas ouvertement un droit d'action pour l'individu, les empêchant ainsi de saisir directement le TIDM.

On ne peut plus contester que les individus soient devenus de véritables sujets du droit international, avec des règles qui leur sont propres³²⁶. Cependant, l'homme n'est ni le sujet, ni

³²³ Les droits de l'homme et la mer selon Alain PELLET sont comme la « carpe et le lapin », « l'eau et le vin », un « un couple improbable ». Voir à ce propos, A. PELLET, « Quelques propos conclusifs », in H. RASPAIL (dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, *op. cit.*, p.339 ; voir eg. P. CHAUMETTE, *Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Madrid, Martial Pons, 2019, p.550.

³²⁴ Sur les droits de l'homme en tant que concept, voir R. PETRY, *La situation juridique des migrants sans statut légal : entre droit international des droits de l'homme et droit suisse des migrations*, Genève, Schulthess Editions romandes, 2013, p.23 : « Le concept même des droits de l'homme repose en effet sur l'idée que chaque humain dispose de certains droits que n'importe quel État est tenu de respecter à son égard. Autrement dit, l'individu est titulaire de ces droits indépendamment de la volonté de l'État de les lui concéder ».

³²⁵ Homme libre, toujours tu chériras la mer ? Paraphrase de Charles BAUDELAIRE par Hélène RASPAIL. Voir à ce propos, H. RASPAIL, « Les droits de l'homme et la mer – Rapport introductif : l'homme comme sujet du droit de la mer », in H. RASPAIL (dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, *op. cit.*, p. 24.

³²⁶ Tullio TREVES souligne qu'il existe de plus en plus de règles spécialisées qui se développent en marge du droit international général instituant un « régime autonome ». Voir à ce propos, T. TREVES, « Human Rights and the Law of the Sea », *Berkeley J. Int'l Law*, vol. 28.1, 2010, p. 1 : « *Today's international law is characterized by the expansion of specialized groups of rules. Scholarly discussion about these "self-contained" regimes tends to underscore the idea that these specialized groups of rules are separate from general international law; that they have their own sources, their own mechanisms to apply in case(s) of non-compliance, and their own courts and tribunals for settling disputes. The presence of these regimes and the increase in the number of international courts and tribunals raises concerns about possible "fragmentation of international law"* ». Sur la fragmentation du droit international, voir T. TREVES, « Fragmentation of International Law: The Judicial Perspective », *Agenda Internacional*, vol. XVI, 2009, p.214 : « *1. The term «fragmentation» designates the breaking up, the reduction to fragments, of something that was a whole. It implies the factual premise, that indeed, before it was fragmented, something unitary existed and the value judgment that fragmentation is bad while unity is good. Debates about fragmentation of international law started without discussing the factual correctness of the unity of international law and saw fragmentation with concern, as a risk to be avoided* » ; voir eg. M. KOSKENNIEMI, *Rapport du Groupe d'étude sur la fragmentation du droit international: difficultés découlant de la diversification et de*

l'objet du droit de la mer³²⁷. Il est donc, *a priori*, normal que les conventions internationales dédiées à la mer, en l'occurrence la Convention de Montego Bay, n'ont eu qu'un égard limité aux personnes dans leurs dispositions. Dans le traité international du droit de la mer, on a pu lire toutefois que les « personnes privées » sont des acteurs de la sphère économique du droit de la mer bien qu'elles soient « à l'ombre » des États³²⁸. En outre, certaines dispositions de la Convention font référence aux « personnes » et il est indéniable que les droits de l'homme influencent le droit de la mer comme le souligne Riccardo PISILLO MAZZESCHI³²⁹.

La Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë évoque les « personnes » à bord aux articles 19 et 20 analysés précédemment. Dans la Convention de Genève sur la haute mer, les « personnes » sont davantage prises en compte dans les dispositions³³⁰. Par exemple, l'article 12.b consacre l'obligation pour le capitaine de navire de « se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part ».

L'article 15 en délimitant les actes constitutifs de piraterie, parle des actes de violence illégitime contre les personnes à bord et contre les personnes dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. L'article 17 évoque le cas de personnes exerçant un contrôle effectif sur les

l'expansion du droit international, in Document A/CN.4/L.682 et Add.1, 2006, p. 11 : « La fragmentation de la société internationale a pris de l'importance au plan juridique d'autant qu'elle s'est accompagnée de l'apparition de règles ou d'ensembles de règles, d'institutions juridiques et de domaines de pratique juridique spécialisés et (relativement) autonomes. Ce qui semblait à un moment donné réglementé par le « droit international général » relève désormais du champ d'application de régimes spécialisés comme le « droit commercial », le « droit des droits de l'homme », le « droit de l'environnement », le « droit de la mer », le « droit européen », voire d'un savoir hors du commun et hautement spécialisé comme le « droit des investissements » ou le « droit international des réfugiés », etc., dont chacun possède ses propres principes et institutions » ; voir eg. G. HAFNER, « Pros and Cons Ensuing from Fragmentation of International Law », *MJIL*, vol.25, 2004, p. 857 : « *The focus of international law has moved away from the elaboration of substantive law of a general nature, and towards the creation of special regimes and methods of enforcement (dispute avoidance and dispute settlement mechanisms)* ».

³²⁷ T. M. NDIAYE, « Les droits de l'homme et la mer : libres propos », in H.RASPAIL (dir.), *Les droits de l'homme et la mer, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018*, op. cit., p.325 : « Le droit de la mer s'est développé dans un cadre interétatique de partage où les intérêts individuels ont vocation à la subsidence. Le problème de la CNUDM et des autres instruments juridiques du droit de la mer, c'est qu'ils sont conçus pour les États mais pas pour les individus. Leur objectif est différent même si des préoccupations relatives aux êtres humains sont présentes dans leur dispositif normatif » ; voir eg. P-F. LAVAL, « La projection en haute mer des pouvoirs souverains de l'État aux fins de protection des droits fondamentaux. Retour sur la jurisprudence de la Cour de Strasbourg », in H.RASPAIL (dir.), *Les droits de l'homme et la mer, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018*, op. cit., p.75 : « L'individu n'est, a priori, pas directement concerné par l'allocation des droits et obligations, essentiellement étatiques, qu'organise le droit de la mer ».

³²⁸ M. ROCCATI, « Les personnes privées », in M.FORTEAU, J-M.THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, op. cit. p. 308.

³²⁹ R. P. MAZZESCHI, « Responsabilité de l'État pour violation des obligations positives relatives aux droits de l'homme », *RCADI*, vol.333, 2008, p.212 : « Même les normes sur le droit de la mer et celles sur les espaces communs ont subi l'impact de l'idéologie des droits de l'homme, bien qu'il s'agisse de secteurs normatifs assez éloignés du domaine des intérêts individuels : il suffit de penser à l'idée des fonds marins et de certains espaces communs en tant que patrimoine commun de l'humanité ».

³³⁰ Le mot « personnes » apparaît 10 fois contre deux fois dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë.

navires pirates et qui se rendent coupables de ces actes. L'article 19 consacre la possibilité d'appréhender les personnes lors de la capture d'un navire pirate. L'article 20 parle des « personnes soumises à la juridiction de l'État ».

Seule la Convention de Montego Bay utilise le terme « homme » dans ses dispositions, et ce, dès son premier article qui définit la pollution marine. Dans un premier temps, cet article met en évidence la pollution causée par l'introduction directe ou indirecte de substances d'origine humaine dans le milieu marin. Dans un deuxième temps, l'article aborde rapidement la santé de l'homme et les risques que représente la pollution marine pour le bien-être des individus. Contrairement à la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, ainsi qu'à la Convention de Genève sur la haute mer, le terme « personnes » apparaît 40 fois dans la Convention de Montego Bay³³¹. Par ailleurs, ses dispositions évoquent, entre autres, à plusieurs reprises, les « personnes en détresse », les « personnes physiques et morales », les « personnes relevant des États » ou de leur juridiction, « la santé et à la sécurité des personnes » etc.

Dans certaines conventions internationales spécialisées de la mer, l'approche suivie est différente et va au-delà de la simple mention de l'homme ou des personnes dans le contexte maritime. Par exemple, le préambule de la Convention SOLAS met en exergue la préoccupation des États de « sauvegarder la vie humaine en mer ». Cet objectif est d'ailleurs largement présent dans les dispositions de la Convention SOLAS. La Convention SAR s'inscrit dans la même logique et évoque dès son préambule le sauvetage des personnes en détresse en mer. Elle aborde également la « sécurité des personnes à bord ». Enfin, la Convention MARPOL souligne la « santé de l'homme »³³².

Par ailleurs, toutes ces conventions internationales mettent davantage l'accent sur le capitaine du navire, dont le statut est assez spécifique. De manière globale, elles se contentent d'énumérer les obligations liées à sa fonction, sans énoncer de protection particulière en mer en faveur de ce dernier. Seule la Convention de Montego Bay contient un plus grand nombre de dispositions relatives au rôle du capitaine et sa responsabilité en mer³³³. Elle englobe l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer ainsi que l'obligation de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution.

³³¹ Articles 18, 42, 97, 98, 101, 03, 105, 113, 124, 139, 153, 167, 182, 187, 235, 242, 263, Convention de Montego Bay.

³³² Voir à ce propos, article 2, Convention MARPOL : « 2. " Substance nuisible " désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention ».

³³³ Voir à ce propos, articles 27, 94, 97, Convention de Montego Bay.

En conclusion, dans une certaine mesure et à une échelle variable, les personnes n'ont pas été totalement négligées dans les conventions internationales de la mer. Mais il est clair que la prise en compte des droits fondamentaux de l'homme en mer est insuffisante dans la Convention. Dans ces conditions, certains droits fondamentaux sont susceptibles d'être tout particulièrement compromis dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer.

B- Les droits fondamentaux menacés durant les opérations de police visant à lutter contre la criminalité

En général, les droits de l'homme sont classés en catégories : les droits liés à la sécurité de la personne, les droits concernant l'intégrité, et les droits relatifs aux libertés individuelles. Sans chercher à hiérarchiser les droits de l'homme, il est évident que certains d'entre eux, souvent qualifiés de substantiels et d'inhérents à toute personne humaine³³⁴, nécessitent une attention particulière. Il s'agit en effet du droit à la vie,³³⁵ du droit à la protection contre les peines, traitements inhumains et dégradants, ainsi que tous les actes mettant en péril la sécurité, la liberté, l'intégrité physique et la dignité de l'être humain³³⁶. Depuis la proclamation de la Déclaration universelle des droits de l'homme, ces droits sont dits fondamentaux³³⁷.

L'article 2§1 de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants prévoit que « tout État partie prend des mesures législatives, administratives, judiciaires et autres mesures efficaces pour empêcher que des actes de torture soient commis dans tout territoire sous sa juridiction »³³⁸. La Convention des droits de l'homme protège le

³³⁴ Article 6, Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP) du 16 décembre 1966 : « 1. Le droit à la vie est inhérent à la personne humaine. Ce droit doit être protégé par la loi. Nul ne peut être arbitrairement privé de la vie ».

³³⁵ Le droit à la vie comprend une obligation positive consistant à prendre toutes les mesures pour protéger la vie des personnes et une obligation négative de ne pas ôter la vie.

³³⁶ Article 1, Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne du 12 décembre 2007 : « La dignité humaine est inviolable. Elle doit être respectée et protégée ».

³³⁷ Article 3, Déclaration universelle des droits de l'homme du 10 décembre 1948 : « Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne » ; voir eg. Article 4 : « Nul ne sera tenu en esclavage ni en servitude ; l'esclavage et la traite des esclaves sont interdits sous toutes leurs formes. » ; Article 5 « Nul ne sera soumis à la torture, ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. » Dans le PIDCP, on trouve des dispositions similaires aux articles 7 et 8 : Article 7, PIDPC : « Nul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants » ; Article 8, PIDPC : « 1. Nul ne sera tenu en esclavage ; l'esclavage et la traite des esclaves, sous toutes leurs formes, sont interdits » ; Article 9, PIDCP : « 1. Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut faire l'objet d'une arrestation ou d'une détention arbitraire. Nul ne peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs et conformément à la procédure prévue par la loi ».

³³⁸ Article 2, Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants du 10 décembre 1984.

droit à la vie,³³⁹ le droit à la liberté et à la sûreté³⁴⁰, et interdit la torture³⁴¹, ainsi que l'esclavage³⁴². La Charte africaine des droits de l'homme et des peuples consacre également les mêmes droits au profit des individus³⁴³. La Charte arabe des droits de l'homme s'inscrit dans la même dynamique et fait preuve d'une attention particulière à l'égard des femmes et des enfants³⁴⁴. La Convention américaine relative aux droits de l'homme garantit le droit à la vie,³⁴⁵ le droit à l'intégrité de la personne³⁴⁶, le droit à la liberté de la personne³⁴⁷, et interdit l'esclavage³⁴⁸.

Il découle de ces instruments juridiques internationaux et régionaux de protection des droits de l'homme, une obligation positive pour les États de respecter les droits fondamentaux des individus et une obligation négative de ne pas entraver leur jouissance. Aucun de ces textes ne

³³⁹ Article 2, Convention des droits de l'homme : « 1. Le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi. La mort ne peut être infligée à quiconque intentionnellement, sauf en exécution d'une sentence capitale prononcée par un tribunal au cas où le délit est puni de cette peine par la loi ».

³⁴⁰ Article 5, Convention des droits de l'homme : « 1. Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas suivants et selon les voies légales ».

³⁴¹ Article 3, Convention des droits de l'homme : « Nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants ».

³⁴² Article 4, Convention des droits de l'homme : « 1. Nul ne peut être tenu en esclavage ni en servitude ».

³⁴³ Article 4, Charte africaine des droits de l'homme et des peuples du 27 juin 1981 : « La personne humaine est inviolable. Tout être humain a droit au respect de sa vie et à l'intégrité physique et morale de sa personne: Nul ne peut être privé arbitrairement de ce droit. », Article 5 : « Tout individu a droit au respect de la dignité inhérente à la personne humaine et à la reconnaissance de sa personnalité juridique. Toutes formes d'exploitation et d'aviilissement de l'homme notamment l'esclavage, la traite des personnes, la torture physique ou morale, et les peines ou les traitements cruels inhumains ou dégradants sont interdites », Article 6 : « Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut être privé de sa liberté sauf pour des motifs et dans des conditions préalablement déterminées par la loi ; en particulier nul ne peut être arrêté ou détenu arbitrairement ».

³⁴⁴ Article 5, Charte arabe des droits de l'homme de mai 2004 : « Le droit à la vie est un droit inhérent à toute personne humaine; La loi protège ce droit et nul ne sera privé arbitrairement de sa vie », Article 6 : « La peine de mort ne peut être prononcée que pour les crimes les plus graves conformément aux lois en vigueur au moment où le crime est commis et en vertu d'un jugement définitif rendu par un tribunal compétent. Toute personne condamnée à la peine de mort a le droit de solliciter la grâce ou l'allègement de sa peine », Article 7 : « La peine de mort ne peut être prononcée contre des personnes âgées de moins de 18 ans sauf disposition contraire de la législation en vigueur au moment de l'infraction; La peine de mort ne peut être exécutée sur la personne d'une femme enceinte tant qu'elle n'a pas accouché ou d'une mère qui allaite que deux années après l'accouchement, dans tous les cas l'intérêt du nourrisson prime ».

³⁴⁵ Article 4, Convention américaine relative aux droits de l'homme du 22 novembre 1969 : « 1. Toute personne a droit au respect de sa vie. Ce droit doit être protégé par la loi, et en général à partir de la conception. Nul ne peut être privé arbitrairement de la vie ».

³⁴⁶ Article 5, Convention américaine relative aux droits de l'homme : « 1. Toute personne a droit au respect de son intégrité physique, psychique et morale. 2. Nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. Toute personne privée de sa liberté sera traitée avec le respect dû à la dignité inhérente à la personne humaine ».

³⁴⁷ Article 7, Convention américaine relative aux droits de l'homme : « 1. Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. 2. Nul ne peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs et dans des conditions déterminées à l'avance par les constitutions des États parties ou par les lois promulguées conformément à celles-ci. 3 Nul ne peut faire l'objet d'une détention ou d'une arrestation arbitraire ».

³⁴⁸ Article 6, Convention américaine relative aux droits de l'homme : « 1. Nul ne peut être tenu en esclavage ni en servitude. L'esclavage et la servitude ainsi que la traite des esclaves et la traite des femmes sont interdits sous toutes leurs formes ».

mentionne la mer dans ses dispositions. Toutefois, il est clair que les droits fondamentaux protégés s'appliquent non seulement à terre, mais également en mer et dans les airs.

La Convention établit l'obligation de porter secours aux personnes en situation de détresse en mer. L'obligation de sauvetage est une vieille tradition des gens de mer dont la portée est universelle, avant d'être une obligation conventionnelle. Elle relève de la responsabilité du capitaine comme l'énonce l'article 98 de la Convention :

1. Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers: a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer; b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte; c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera³⁴⁹.

La règle 10 de la Convention SOLAS impose une obligation similaire³⁵⁰. On la trouve également à l'article 11 de la Convention de Salvage³⁵¹ et au paragraphe 2.1 du chapitre 2 de l'annexe de la Convention de Hambourg³⁵². La Convention recommande également aux États de coordonner leurs opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

Lorsque les agents de l'État procèdent à la visite ou à l'arraisonnement d'un navire suspecté d'activités illicites, ils doivent impérativement veiller à la sécurité de l'équipage et des autres personnes à bord. En effet, l'immobilisation d'un navire en mer crée inévitablement une situation de vulnérabilité, non seulement pour les personnes suspectées de commettre ces activités, mais aussi pour les agents qui mettent en œuvre les mesures de police.

Ainsi, il ressort clairement que les droits susceptibles d'être menacés durant ces opérations délicates sont le droit à la vie, la protection contre les traitements inhumains ou dégradants, le droit à la sécurité et l'intégrité des personnes, ainsi que, plus loin, le droit à un procès équitable. Les personnes impliquées dans des activités criminelles sont particulièrement exposées à des traitements violents, à des conditions de détention inappropriées, arbitraires et prolongées. Cette situation renforce leur vulnérabilité et le risque de violation de leurs droits fondamentaux.

³⁴⁹ Article 98, Convention de Montego Bay.

³⁵⁰ Règle 10, Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), version du 17 juin 1960.

³⁵¹ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910.

³⁵² La Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) a été adoptée le 27 avril 1979, en vigueur depuis le 22 juin 1985.

Il est alors essentiel que les mesures de lutte contre la criminalité prises par les agents de l'État en mer, même lorsqu'elles sont nécessaires et inévitables, soient soumises à un contrôle rigoureux afin que les droits des individus puissent être préservés et protégés contre toutes les formes de dérives et d'abus. Comme le relève parfaitement Arnaud MONTAS, « comme toute activité de puissance publique, aussi légitime soit-elle, la lutte étatique contre la criminalité en mer est limitée par le nécessaire respect des droits de l'homme en général et des droits fondamentaux des prévenus et autres suspects, en particulier »³⁵³.

Les opérations en mer doivent alors intégrer une dimension protectrice des droits fondamentaux, afin d'éviter que la prévention et la répression de la criminalité en mer ne se fassent au détriment du respect des droits les plus élémentaires des personnes impliquées dans les activités illicites. Dans ces circonstances, une considération résiduelle des droits fondamentaux dans le cadre juridique de l'État, rend les personnes en mer doublement vulnérables.

Au fil des ans, la CEDH a développé une jurisprudence pionnière qui a permis d'intégrer les enjeux humanitaires non seulement dans l'action des États en mer, mais également dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité. Par ses décisions, la CEDH a affirmé que, même face aux impératifs de sécurité, les États doivent respecter leurs obligations en matière de protection des libertés.

§2. L'encadrement juridictionnel de l'action de l'État en mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité

La CEDH est sans conteste l'une des juridictions régionales les plus dynamiques à l'échelle continentale. Elle s'est progressivement emparée du contentieux maritime et a élaboré une jurisprudence inédite concernant la mise en œuvre des mesures de police en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité.

Pourtant dans la Convention des droits de l'homme, la mer n'est mentionnée nulle part. Il n'empêche que, depuis plusieurs années, les justiciables invoquent certaines de ses dispositions pour étayer leurs requêtes pour des faits qui se sont déroulés en mer.

Progressivement, la CEDH a établi et confirmé sa compétence dans ces affaires afin de protéger les droits des personnes en mer (A). De cette façon, elle a pu s'impliquer de manière

³⁵³ 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 (dir.), *La criminalité en mer*, op. cit., p.457.

remarquable dans la protection des droits de l'homme en mer et dans l'encadrement de la police dans le cadre de la lutte contre la criminalité (B).

A- La compétence juridictionnelle de la CEDH face aux situations en mer

Il est peu probable qu'en 1950, les rédacteurs de la Convention des droits de l'homme aient envisagé son application aux espaces maritimes. Il est plus vraisemblable de concevoir qu'ils l'aient avant tout destinée à une mise en œuvre sur terre. Cependant, chacun sait que le territoire de l'État ne se limite pas au territoire terrestre. À plus forte raison, les nouvelles possibilités liées à la maîtrise, à la gestion et à l'exploitation des espaces maritimes de nos jours soulèvent des enjeux si considérables qu'une lecture inclusive du territoire devient incontournable. Marie-Pierre LANFRANCHI affirme dans cette optique que « l'époque de l'adoption de la Convention (1950), synonyme de compétences de l'État cantonnées à des espaces modestes, est révolue depuis longtemps »³⁵⁴.

L'article 1 de la Convention des droits de l'homme prévoit 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 ». Ici, la juridiction se réfère essentiellement à la compétence *ratione loci* de la CEDH. Elle représente également une exigence procédurale déterminante pour la recevabilité des requêtes soumises sur la base des articles 33³⁵⁵ et 34³⁵⁶ de la Convention des droits de l'homme. Aux termes de ces articles, la Cour peut être saisie au sujet de requêtes interétatiques et de requêtes individuelles.

L'article 32 énonce par ailleurs que « 1. la compétence de la Cour s'étend à toutes les questions concernant l'interprétation et l'application de la Convention et de ses protocoles qui lui seront soumises dans les conditions prévues par les articles 33, 34, 46 et 47 ». Concernant les requêtes individuelles, la condition de recevabilité est cruciale. Les personnes se prévalant des droits et libertés garantis par la Convention des droits de l'homme doivent d'abord s'assurer qu'elles

³⁵⁴ M-P. LANFRANCHI, « Observations sur l'application de la Convention européenne des droits de l'homme en mer », in N. GUILLET, *Mer et droits fondamentaux de la personne humaine*, Bayonne, Institut francophone pour la justice et la démocratie, 2022, p.53.

³⁵⁵ Article 33, Convention des droits de l'homme : « Toute Haute Partie contractante peut saisir la Cour de tout manquement aux dispositions de la Convention et de ses protocoles qu'elle croira pouvoir être imputé à une autre Haute Partie contractante ».

³⁵⁶ Article 34, Convention des droits de l'homme : « La Cour peut être saisie d'une requête par toute personne physique, toute organisation non gouvernementale ou tout groupe de particuliers qui se prétend victime d'une violation par l'une des Hautes Parties contractantes des droits reconnus dans la Convention ou ses protocoles ».

peuvent saisir la Cour. Elles doivent notamment démontrer que les violations alléguées se fondent sur des faits survenus dans la « juridiction » d'un État partie à cette convention³⁵⁷.

La CEDH a eu l'occasion, plusieurs fois, de clarifier la signification du terme « juridiction ». Elle a souvent rappelé que la compétence juridictionnelle d'un État est fondée sur le principe de territorialité. Précisément dans l'affaire *Banković et autres c. Belgique et autres*³⁵⁸, la CEDH a estimé qu'une fois qu'il peut être démontré que l'État a effectivement exercé sa juridiction, sa responsabilité peut être engagée sur ce fondement. Dans l'affaire *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*³⁵⁹, la Cour souligne que « [...] la « juridiction », au sens de l'article 1, est une condition *sine qua non*. Elle doit avoir été exercée pour qu'un État contractant puisse être tenu pour responsable des actes ou omissions à lui imputables qui sont à l'origine d'une allégation de violation des droits et libertés énoncés dans la Convention ». Enfin dans l'affaire *Hirsi Jamaa*³⁶⁰, la CEDH a réitéré ce considérant.

Dans d'autres contextes en revanche, la CEDH a établi sa compétence à titre exceptionnel. Dans l'affaire *Loizidou c. Turquie*³⁶¹, les juges ont fait part des circonstances exceptionnelles dans lesquelles la juridiction peut être d'application extraterritoriale. Ainsi, la Cour a reconnu que « [...] si l'article 1 (art. 1) fixe des limites au domaine de la Convention, la notion de "juridiction" au sens de cette disposition ne se circonscrit pas au territoire national des Hautes Parties contractantes ». Dans les hypothèses où la compétence juridictionnelle extraterritoriale a été admise, elle a été fondée sur l'exercice d'un contrôle effectif sur le territoire³⁶².

Dans l'affaire *Hirsi Jamaa*, le sens attribué à la juridiction est inhabituel puisqu'elle est exercée en haute mer. La CEDH a estimé que « dès l'instant où un État, par le biais de ses agents opérant hors de son territoire, exerce son contrôle et son autorité sur un individu, et par voie de conséquence sa juridiction, pèse sur lui en vertu de l'article 1 une obligation de reconnaître à celui-ci les droits et libertés définis au titre I de la Convention qui concernent son cas »³⁶³.

³⁵⁷ Voir J-L.SAURON, *Procédures devant les juridictions de l'Union européenne et devant la CEDH*, 1^{re} éd., Paris, Gualino-Lextenso, 2010, p. 242.

³⁵⁸ CEDH, *Banković et autres c. Belgique et autres*, 12 décembre 2001, p. 16 §59.

³⁵⁹ CEDH, *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, 7 juillet 2011, p. 62 §130.

³⁶⁰ CEDH, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, 23 février 2012, p. 27 §70 : « L'exercice de la « juridiction » est une condition nécessaire pour qu'un État contractant puisse être tenu pour responsable des actes ou omissions qui lui sont imputables et qui sont à l'origine d'une allégation de violation des droits et libertés énoncés dans la Convention ».

³⁶¹ CEDH, *Loizidou c. Turquie (exceptions préliminaires)*, 23 mars 1995, p.18§ 62.

³⁶² CEDH, *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, *op. cit.*, p. 64 §137 : « Il est clair que dès l'instant où l'État, par le biais de ses agents, exerce son contrôle et son autorité sur un individu, et par voie de conséquence sa juridiction, il pèse sur lui en vertu de l'article 1 une obligation de reconnaître à celui-ci les droits et libertés définis au titre I de la Convention qui concernent son cas. »

³⁶³ CEDH, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, *op. cit.*, p. 27§74.

Cependant, la Cour attache à ces circonstances exceptionnelles, une interprétation limitative car la juridiction reste essentiellement territoriale³⁶⁴.

Une fois que la juridiction d'un État est reconnue, celui-ci est tenu de garantir aux personnes relevant de sa juridiction, les droits et libertés consacrés par la Convention des droits de l'homme³⁶⁵. C'est alors de cette façon que la CEDH peut établir sa compétence pour examiner des situations s'inscrivant dans le cadre de la juridiction de cet État, qu'elles aient eu lieu sur son territoire, terrestre ou maritime, ou dans des contextes impliquant l'action ou l'inaction de ses autorités.

B- La contribution de la CEDH à l'encadrement de la police en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité

La CEDH a réellement fait preuve d'audace, comme en témoignent ses nombreuses décisions « maritimistes ». Celles-ci englobent non seulement des faits déroulés en mer, mais aussi des sujets variés, tels que la criminalité en mer, l'emploi de la force en mer, le sauvetage en mer etc. Le développement de sa jurisprudence s'explique, entre autres, par « l'augmentation contemporaine des activités illicites en mer, la croissance exponentielle des migrations en Méditerranée dans un contexte de crise qui perdure, les manifestations en mer de la crise environnementale conduisent en effet les États à opter pour des mesures de police de plus en plus fréquentes »³⁶⁶. Il est alors apparu nécessaire que ces dernières soient contrôlées et ne

³⁶⁴ CEDH, *Medvedev et autres c. France*, 29 mars 2010, p.25 § 64 : « En conformité avec la notion essentiellement territoriale de juridiction, la Cour n'a admis que dans des circonstances exceptionnelles que les actes des États contractants accomplis ou produisant des effets en dehors de leur territoire peuvent s'analyser en l'exercice par eux de leur juridiction au sens de l'article 1 de la Convention ».

³⁶⁵ Une fois que la juridiction de l'État est établie par ce biais, il s'ensuit qu'il doit reconnaître aux personnes relevant de sa juridiction, les droits et libertés garantis par la Convention des droits de l'homme. Voir à ce propos, CEDH, *N.D. et N.T. c. Espagne*, 3 octobre 2017, p. 22 § 49 : « La Cour juge opportun de rappeler que, aux termes de l'article 1 de la Convention, l'engagement des États contractants consiste à « reconnaître » aux personnes relevant de leur « juridiction » les droits et libertés qui y sont énumérés » ; voir eg. CEDH, *Soering c. Royaume-Uni*, 07 juillet 1989, p.26 §86 : « L'article 1 (art. 1), aux termes duquel "les Hautes Parties Contractantes reconnaissent à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis au Titre I", fixe une limite, notamment territoriale, au domaine de la Convention. En particulier, l'engagement des États contractants se borne à "reconnaître" (en anglais *to secure*) aux personnes relevant de leur juridiction les droits et libertés énumérés. » ; Voir eg. CEDH, *Al-Skeini et autres c. Royaume-Uni*, *op. cit.*, p. 64 §137 : « Il est clair que dès l'instant où l'État, par le biais de ses agents, exerce son contrôle et son autorité sur un individu, et par voie de conséquence sa juridiction, il pèse sur lui en vertu de l'article 1 une obligation de reconnaître à celui-ci les droits et libertés définis au titre I de la Convention qui concernent son cas » ; voir eg. CEDH, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, *op. cit.*, p.27 §70 : « Aux termes de l'article 1 de la Convention, l'engagement des États contractants consiste à « reconnaître » (en anglais « *to secure* ») aux personnes relevant de leur « juridiction » les droits et libertés qui y sont énumérés » ; voir eg. CEDH, *Medvedev et autres c. France*, *op. cit.*, p.25 § 63 : « Elle rappelle que l'article 1 fixe une limite, notamment territoriale, au domaine de la Convention. En particulier, l'engagement des États contractants se borne à reconnaître (en anglais « *to secure* ») aux personnes relevant de leur « juridiction » les droits et libertés énumérés ».

³⁶⁶ M-P. LANFRANCHI, « Observations sur l'application de la Convention européenne des droits de l'homme en mer », in N. GUILLET (dir), *Mer et droits fondamentaux de la personne humaine*, *op. cit.*, p.54: « L'augmentation

compromettent pas les droits fondamentaux des individus en mer, car il est du devoir de l'État de les respecter et de les protéger³⁶⁷.

La CEDH a examiné, dans plusieurs affaires, la protection du droit à la vie et l'interdiction de la torture, des peines et traitements inhumains ou dégradants, dans un contexte de lutte contre l'immigration illégale en mer. Dans son arrêt *Safi et autres c. Grèce*, la Cour a reconnu, pour la première fois, l'obligation positive de l'État de garantir le droit à la vie. Les faits à l'origine de l'affaire se sont déroulés dans le cadre de l'opération *Poséidon* qui avait pour finalité de lutter contre l'immigration illégale en mer Égée.

En l'espèce, un bateau de pêche turc *Conzuru*, transportant des ressortissants étrangers, a fait un naufrage le 20 janvier 2014, entraînant la mort des proches des requérants. Ces derniers ont saisi la CEDH le 21 janvier 2015, alléguant la violation de l'article 2 de la Convention des droits de l'homme relatif au droit à la vie. Ils soutiennent que ce naufrage s'est produit en raison du remorquage de leur embarcation par un navire des garde-côtes, qui tentait de les refouler vers les eaux turques. De plus, les garde-côtes auraient commis des omissions significatives pendant les deux phases du remorquage, ce qui a provoqué l'entrée de l'eau dans le bateau de pêche et conduit à son naufrage, causant la mort de membres de la famille des trois premiers requérants. Aussi, ils n'auraient pas pris de mesures pour secourir les personnes et auraient refusé aux passagers de monter à bord du bateau de sauvetage.

Les requérants estiment alors que leur vie a été mise en danger dans ces circonstances et que les omissions des garde-côtes sont à l'origine du décès de leurs proches dans le naufrage. Le problème de droit posé dans cette affaire est de savoir si les mesures de sauvetage prises par les autorités grecques, dans ce contexte particulier, ont suffisamment placé la protection de la vie des personnes à bord au cœur de leurs préoccupations. Dans son appréciation, la Cour a d'abord précisé le sens de l'article 2 et son étendue. Elle a souligné que « la première phrase de l'article 2§1 de la Convention 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 »³⁶⁸.

contemporaine des activités illicites en mer, la croissance exponentielle des migrations en Méditerranée dans un contexte de crise qui perdure, les manifestations en mer de la crise environnementale conduisent en effet les États à opter pour des mesures de police de plus en plus fréquentes : certaines se révèlent parfois problématiques au regard de la protection des droits fondamentaux ».

³⁶⁷ O. DE SCHUTTER, « La Convention européenne des droits de l'homme à l'épreuve de la lutte contre le terrorisme », in E. BRIBOSIA, A. WEYEMBERGH (dir.), *Lutte contre le terrorisme et droits fondamentaux*, Bruxelles, Bruylant, 2002, p.85.

³⁶⁸ CEDH, *Safi et autres c. Grèce*, 7 juillet 2022, p.35 § 149.

La CEDH a ensuite rappelé ses jurisprudences antérieures, notamment l'arrêt *Osman*³⁶⁹ et les deux types d'obligations à la charge des États. Elle a jugé qu'il y a eu violation des articles 2 et 3 de la Convention des droits de l'homme. La Cour a également souligné que rien ne pouvait justifier l'atteinte à ces droits, y compris les circonstances les plus difficiles, comme la lutte contre le terrorisme et le crime organisé³⁷⁰.

Cette décision est remarquable, car elle souligne clairement que même dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, la préservation des droits fondamentaux de l'homme doit rester une priorité. L'autre intérêt de cette affaire est qu'elle a énoncé une obligation positive de l'État de prendre des mesures d'ordre pratique à titre préventif pour protéger les personnes à bord lors des opérations de sauvetage. Cependant, cette obligation de *prévention* est à nuancer :

La responsabilité de l'État n'est pas engagée uniquement parce que l'événement qu'il fallait prévenir s'est produit; encore faut-il qu'il soit démontré que l'État aurait pu prendre certaines mesures adéquates à empêcher la survenance de l'événement, sans que cela lui impose un fardeau excessif ou déraisonnable, et sans que cela l'amène à violer les droits fondamentaux qu'il est tenu de respecter, et s'est pourtant abstenu de le faire³⁷¹.

Par ailleurs, dans ses décisions, la CEDH tente non seulement de garantir la protection des droits fondamentaux de l'homme en mer, mais elle tient également compte de la situation de vulnérabilité dans laquelle se trouvent les personnes à bord des embarcations³⁷².

³⁶⁹ CEDH, *Osman c. Royaume-Uni*, 28 octobre 1998, p. 32 §115 : « La Cour note que la première phrase de 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 ».

³⁷⁰ CEDH, *Safi et autres c. Grèce*, *op. cit.*, p.43 § 185.

³⁷¹ O. DE SCHUTTER, « La Convention européenne des droits de l'homme à l'épreuve de la lutte contre le terrorisme », in E. BRIBOSIA, A. WEYEMBERGH (dir.), *Lutte contre le terrorisme et droits fondamentaux*, *op. cit.*, p. 92.

³⁷² La CEDH fonde ses décisions sur la « vulnérabilité » de certaines catégories d'étrangers, même lorsqu'ils sont mis en cause pour des faits graves. Voir à ce propos, E. AUBIN, « La réception de la vulnérabilité des étrangers dans les décisions de la Cour européenne des droits de l'homme », in P. MBONGO (dir.), *Migrants vulnérables et droits fondamentaux*, Paris, Berger-Levrault, 2015, p.38. On peut comprendre que la lecture libérale de la Convention des droits de l'homme par la CEDH, ainsi que sa tendance à privilégier l'obligation de respecter les droits et libertés des personnes mises en cause, traduisent son souci de sauvegarder les valeurs de la société démocratique et de se prémunir contre le risque d'une dérive vers une société sécuritaire. Voir à ce propos, A. PETROPOULOU, *Liberté et sécurité : les mesures antiterroristes et la Cour européenne des droits de l'Homme*, Paris, Pedone, 2014, p. 13. La CEDH ne manque guère l'occasion de rappeler son attachement aux articles 2 et 3 de la Convention des droits de l'homme dont le respect est nécessaire aux sociétés démocratiques et qui consacrent les valeurs chères au Conseil de l'Europe. Voir à ce propos, CEDH, *Andronicou et Constantinou c. Chypre*, 9 octobre 1997, p. 39 §171 : « La Cour rappelle que l'article 2 se place parmi les articles primordiaux de la Convention, auquel aucune dérogation au titre de l'article 15 ne saurait être autorisée en temps de paix. A l'instar de l'article 3 de la Convention, il consacre l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques qui forment le Conseil de l'Europe ». La CEDH a adopté la même approche dans l'arrêt *Finogenov et autres c. Russie*. Voir à ce propos, CEDH, *Finogenov et autres c. Russie*, 20 décembre 2011, p. 29 § 206 : « L'article 2 de la Convention, qui garantit le droit à la vie et définit les circonstances dans lesquelles il peut être légitime d'infliger la mort, se place parmi les articles primordiaux de la Convention et ne souffre aucune dérogation. Avec l'article 3, il consacre

L'affaire *Hirsi jamaa et autres c. Italie* constitue une autre illustration de la protection des droits fondamentaux dans les opérations en mer en vue de la lutte contre le trafic illicite de migrants. En l'espèce, des ressortissants somaliens et érythréens ont saisi la CEDH au sujet de leur arrestation en haute mer et de leur transfert en Libye par les autorités italiennes. À leur arrivée à Tripoli, ils auraient été contraints de quitter le navire italien, opération qui s'inscrit dans le cadre de l'accord de coopération bilatéral entre l'Italie et la Libye pour lutter contre l'immigration clandestine.

Le gouvernement italien soutient que ce transfert constitue un moyen de dissuader les organisations criminelles de poursuivre leurs activités de trafic illicite et de traite des êtres humains. Les requérants allèguent que ce renvoi les a exposés à des risques de torture et de traitements inhumains et dégradants, ce qui constitue une violation des articles 3 de la Convention des droits de l'homme et de l'article 4 du Protocole 4 relatif à l'interdiction des expulsions collectives des étrangers. Les juges de la CEDH devaient alors dire si la Libye représente une destination à risque et si la responsabilité de l'Italie pourrait être engagée sur ce fondement.

La Cour a estimé que le transfert des requérants vers la Libye par l'Italie ne constitue pas une violation de l'article 3 de la Convention des droits de l'homme *per se*, mais a emporté cette conséquence. L'Italie devait s'assurer que ce pays de renvoi ne les expose pas à un rapatriement vers leurs pays d'origine et au risque de subir de mauvais traitements en Libye :

Dans la présente affaire, la tâche de la Cour ne consiste pas à se prononcer sur la violation de la Convention en cas de rapatriement des requérants, mais à rechercher s'il existait des garanties suffisantes permettant d'éviter que les intéressés ne soient soumis à un refoulement arbitraire vers leurs pays d'origine, dès lors qu'ils pouvaient faire valoir de façon défendable que leur rapatriement éventuel porterait atteinte à l'article 3 de la Convention³⁷³.

La CEDH s'est appuyée sur des documents internationaux détaillant la situation des migrants en Libye et des personnes en Somalie et en Érythrée. Elle a également pris en compte les rapports d'organisations de défense des droits de l'homme, qui mettent en évidence les risques encourus par les migrants en Libye et leurs conditions de détention dans ce pays. La Cour a adopté un raisonnement équilibré. Elle est en accord avec le fait que l'obligation de non-refoulement n'interdit pas à un État de transférer des personnes arrêtées en haute mer vers un

l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques qui forment le Conseil de l'Europe ». Voir eg., CEDH, *Ilaşcu et autres c. Moldova et Russie*, 8 juillet 2004 p. 99 § 424 : « La Cour rappelle que l'article 3 de la Convention consacre l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques. Même dans les circonstances les plus difficiles, telle 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 ».

³⁷³CEDH, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, *op. cit.*, p.42 §148.

autre pays. Cependant, il incombe à l'État, le cas échéant, de les renvoyer vers une destination qui leur assure une réelle protection internationale³⁷⁴.

Par ailleurs, bien que le principe de non-refoulement n'est pas clairement formulé dans la Convention des droits de l'homme qui n'interdit que les expulsions collectives des étrangers, la CEDH souligne comment le refoulement des étrangers vers des destinations à risque peut entraver la jouissance d'autres droits, comme le droit à l'asile. La Cour s'affirme alors comme un acteur central de la protection du droit des réfugiés. Elle a su plus généralement établir avec fermeté et de manière constante que le respect et la protection des droits de l'homme doivent être au centre des politiques d'action de l'État en mer ou des politiques pénales³⁷⁵. Toutefois, si la CEDH a régulièrement manifesté sa préoccupation pour la situation des personnes mises en cause en mer, on peut souligner un certain déséquilibre, voire une limite importante dans son positionnement. En effet, la jurisprudence met faiblement en lumière la nécessité de garantir également les droits des victimes, ainsi que des forces de l'ordre engagées dans ces opérations en mer complexes et délicates. Une approche plus inclusive intégrant les droits de l'ensemble des acteurs concernés permettrait de renforcer l'analyse de la Cour. En tout état de cause, Pierre-François LAVAL disait lors du Colloque de Mans que « toute la question qui reste aujourd'hui posée est de savoir si la Cour pourrait dans un avenir proche, et dans le but de protéger des vies en mer, condamner un État du fait de son inertie alors qu'il était en capacité de porter assistance à des personnes en péril en mer »³⁷⁶.

En guise de conclusion, l'exercice de l'action de l'État en mer en vue de la lutte contre la criminalité en mer a permis de mettre en évidence les différents enjeux auxquels sont confrontés les États dans la mise en œuvre des compétences qui leur sont reconnues par le droit international dans ce cadre. La surveillance des espaces sous souveraineté nationale est une mission de grand intérêt pour les États côtiers et pour les grandes puissances maritimes. La sauvegarde de la sécurité maritime et le maintien de l'ordre public en mer requièrent que les

³⁷⁴ Guide sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, « Portée et aspects matériels de l'appréciation faite par la Cour sur le terrain des articles 2 et 3 dans les affaires d'éloignement liées à l'asile », 2022, p. 24 : « Toutefois, l'éloignement d'un étranger par un État contractant peut poser un problème sur le terrain des articles 2 et 3, et donc engager la responsabilité de cet État au regard de la Convention, lorsqu'il y a des motifs sérieux et avérés de croire que l'intéressé, si on le renvoyait dans le pays de destination, y courrait un risque réel d'être soumis à un traitement contraire à ces articles ».

³⁷⁵ 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 (dir.), *La criminalité en mer*, op. cit., p. 481 : « S'assurer de la cohérence de politiques pénales avec le respect des droits de l'homme n'est pas assurément un acte de censure, mais un acte d'accompagnement et, mieux, de consolidation ».

³⁷⁶ P-F. LAVAL, « La projection en haute mer des pouvoirs souverains de l'État aux fins de protection des droits fondamentaux. Retour sur la jurisprudence de la Cour de Strasbourg », in H. RASPAIL (dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, op. cit., 2018, p. 86.

États puissent recourir à des mesures de contrôle et de coercition pour prévenir et réprimer les activités illicites en mer. Toutefois, il est apparu que les opérations maritimes doivent tenir compte de la protection des droits fondamentaux des personnes. La CEDH n'a eu de cesse de le rappeler dans sa jurisprudence constante et invite à une meilleure prise en compte des droits de l'homme en mer.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA THÈSE

La répartition zonale des compétences des États en mer constitue une architecture juridique fondamentale. Elle délimite leurs pouvoirs dans les différentes zones maritimes, tout en veillant à établir un équilibre harmonieux entre les divers intérêts en présence. Cette organisation de l'espace garantit notamment, le respect des principes cardinaux de souveraineté et de liberté, ainsi que la cohérence du cadre juridique global. Elle encadre l'ensemble des actions de l'État en mer, et fonde en particulier celles qui visent à combattre la criminalité en mer dans toutes ses manifestations, à l'échelle nationale et internationale. La Convention de Montego Bay a véritablement consolidé les règles générales posées par les instruments juridiques antérieurs dédiés à la mer. En complément, d'autres conventions internationales spécialisées et sectorielles tentent de répondre aux défis spécifiques liés à l'utilisation de la mer.

Concernant la criminalité en mer, le cadre juridique actuel n'englobe pas l'ensemble des activités illicites graves se déployant en mer. L'appréhension de ce phénomène par le prisme du droit de la mer met en évidence d'importantes insuffisances et des inadéquations notables. L'exercice du droit de passage inoffensif et les différentes limitations à l'exercice des compétences juridictionnelles des États côtiers dans la mer territoriale réduisent considérablement la portée et l'efficacité des mesures prises à l'échelle nationale pour faire face au fléau. Au-delà de la mer territoriale, des eaux intérieures et des eaux archipélagiques où les pouvoirs de l'État côtier sont relativement plus étendus, ceux-ci restent restreints et spécifiques dans la ZEE, dans la zone contiguë et sur le plateau continental. À cela s'ajoutent des imprécisions et des zones d'ombre laissées par certaines dispositions de la Convention, qui peuvent en pratique entraîner des interprétations divergentes et générer des tensions avec les autres États, notamment dans les espaces maritimes partagés.

Aussi, les actions des États dans les zones maritimes sous souveraineté nationale, notamment la mise en œuvre de la police dans la mer territoriale, se heurtent à des enjeux complexes, souvent insuffisamment pris en compte par la Convention. L'analyse du cadre juridique français a permis, à plusieurs égards, d'examiner l'articulation entre les règles internationales et le droit interne dans le contexte de la lutte contre la criminalité. Cette réflexion a mis en lumière certaines lacunes du droit interne français, ce qui souligne plus globalement les défis auxquels les États sont généralement confrontés. Un aspect particulièrement notable réside dans la contribution de la CEDH, qui tente de concilier les exigences liées à la lutte contre les activités

illicites en mer avec le respect des droits fondamentaux des individus en mer. Cette mise en balance illustre les tensions inhérentes à l'exercice des compétences de l'État dans un contexte où des enjeux juridiques, sécuritaires et humains sont intimement imbriqués.

Concernant la haute mer, on s'accorde de plus en plus à reconnaître que son encadrement actuel laisse un espace propice à la prolifération des activités criminelles. Bien que les principes de liberté qui la régissent, ainsi que l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon, demeurent pertinents aujourd'hui encore, il est problématique que certains États n'exercent pas effectivement et efficacement leur juridiction à bord des navires qui arborent leur pavillon. La faiblesse des contrôles exercés par ces États compromet l'efficacité des principes gouvernant la haute mer et fragilise les efforts collectifs visant à lutter contre la criminalité dans cet espace. Il devient dès lors impératif de consolider et de faire évoluer le cadre juridique régissant la haute mer, tout en préservant les fondements libéraux de son régime juridique. Par ailleurs, il apparaît essentiel de continuer de favoriser la mutualisation des actions dans cette zone maritime en dehors des dérogations actuelles à l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon. Une telle approche serait d'un indéniable bénéfice dans la lutte contre la criminalité en haute mer.

Dans la deuxième partie de cette étude, on présentera les solutions globales et régionales que les États ont progressivement instaurées, dans l'optique, d'une part, de renforcer le cadre juridique international et, d'autre part, de lutter de manière plus harmonieuse contre la criminalité maritime. On soulignera par la même occasion les limites à ces approches communes pour répondre aux problèmes de la mer. Cette réflexion ouvrira la voie à une alternative qui, à ce jour, a été peu explorée par les États : la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer.

**PARTIE II : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA
CRIMINALITÉ EN MER CONSOLIDÉES PAR L'ÉMERGENCE D'UNE ACTION
GLOBALE**

La Convention de Montego Bay met un accent particulier sur la coopération entre les États pour résoudre les problèmes liés à l'utilisation et à l'exploitation de la mer. Confrontés à la complexité des enjeux relatifs à la recrudescence des activités criminelles en mer, ces derniers ont rapidement pris conscience que les approches strictement nationales ne suffisaient pas à y faire face. La nature transversale et mouvante de la criminalité, ainsi que les spécificités relatives à ses manifestations maritimes exigent des solutions concertées et des réponses mutualisées.

Au cours des dernières décennies, une double tendance s'est développée. D'une part, la coopération internationale s'est intensifiée et des pratiques se sont développées dans le cadre des organisations internationales favorisant une approche coordonnée de la lutte contre la criminalité en mer à l'échelle internationale. D'autre part, une dynamique de régionalisation a pris forme, permettant d'adapter les stratégies de lutte aux spécificités propres, tout en consolidant les compétences des États à l'échelle continentale.

Les compétences de l'État face à la criminalité en mer se voient, dès lors, renforcées par l'émergence de cette action globale (Titre I) dont l'envergure continue de s'étendre de manière significative. Cette stratégie collaborative est désormais largement adoptée par les États, qui y voient un levier essentiel pour conjuguer leurs efforts. Les grandes lignes de cette approche seront exposées et son impact sera évalué.

Une telle analyse ouvrira la voie à l'introduction de nouvelles possibilités, notamment la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité par le TIDM (Titre II). Cette approche, bien qu'encore insuffisamment développée et très ambitieuse, offre des perspectives prometteuses pour renforcer la résilience du cadre juridique et opérationnel existant.

TITRE I : LA « GLOBALISATION » DE L'ACTION CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER

La lutte contre la criminalité en mer a franchi une étape décisive grâce à l'émergence d'une action globale. Que ce soit à travers les organisations internationales, les institutions spécialisées ou les initiatives régionales, cette dynamique montre la nécessité de recourir à des réponses communes face à des fléaux transversaux et multiformes, tels que la criminalité en mer.

Ces actions collectives s'inscrivent dans le cadre de la coopération entre les États, qui, avant d'être une obligation au titre de la Convention, constitue un moyen traditionnel qui a toujours été employé dans les relations internationales. À plusieurs égards, elles ont permis de consolider les compétences étatiques en mer et d'adopter des solutions d'ensemble pour faire face aux défis que soulève la criminalité maritime.

La contribution des organes onusiens occupe une place importante dans l'élaboration des stratégies globales de lutte contre la criminalité en mer. L'action du Conseil de sécurité (CS) en particulier, se distingue remarquablement par la pratique instituée dans ce cadre. En reconnaissant aux États des compétences exceptionnelles pour intervenir dans des espaces maritimes ne relevant pas de leur souveraineté, des actions plus efficaces et concertées ont pu être mises en œuvre. Ces initiatives témoignent également de l'engagement de la communauté internationale à adapter le droit aux exigences des situations.

Parallèlement, l'apport de l'Assemblée générale (AG), souvent sous-estimé, mérite d'être mis en lumière. En tant que forum universel de délibération, elle tente de promouvoir une compréhension approfondie des problèmes que pose l'utilisation des océans et une approche intégrée pour leur résolution. Enfin, le rôle des agences spécialisées de l'ONU et d'autres organismes internationaux ne saurait être négligé. De nombreux instruments juridiques ont été conclus sous leur égide ainsi que des mécanismes de coopération et de soutien technique. Ils concourent véritablement à l'établissement de standards internationaux en vue de la lutte contre la criminalité en mer.

Les solutions mises en œuvre dans le cadre de l'Union européenne, ainsi que les stratégies régionales développées en Afrique de l'Ouest et du Centre seront présentées, qu'il s'agisse de normes régionales ou de mécanismes opérationnels spécifiques. L'objectif de cette analyse est de souligner également leurs limites et d'évaluer leur efficacité. On examinera alors l'approche

globale (Chapitre I) et régionale (Chapitre II) comme une stratégie de lutte contre la criminalité en mer par les États.

Chapitre I : L'approche globale comme une stratégie de lutte contre la criminalité en mer

Les textes internationaux portant sur la mer vont bien au-delà d'une simple consécration de compétences des États dans les espaces maritimes. Ils les engagent aussi à coopérer à la mise en œuvre du droit de la mer. Il est vrai que les États sont, en premier lieu, responsables de la lutte contre la criminalité en mer. Ils sont, par-dessus tout, garants de la sécurité et du bon ordre dans les zones maritimes qui relèvent de leur souveraineté. Toutefois, s'agissant de la protection des océans dans leur globalité, cette mission n'est pas assignée exclusivement aux États.

Le caractère transnational que revêtent, *a fortiori*, les actes de criminalité dans la mesure où ils transcendent et ébranlent les frontières nationales, rend indispensable une surveillance collective des mers. Les activités illicites en mer sont, plus que tout, protéiformes, s'enchevêtrent et mettent les États les moins robustes en grande difficulté. De cette façon, la lutte contre la criminalité en mer a cessé d'être une affaire intérieure de chaque État. Elle est devenue une affaire de tous et surtout un sujet d'acuité préoccupant la communauté internationale dans son ensemble. Dès lors qu'elle peut potentiellement compromettre la paix et la sécurité internationale, une approche collective dans la prévention et dans la répression des phénomènes criminels, à terre comme en mer, se révèle impérieuse.

Par ailleurs, il n'est pas surprenant que, de plus belle, les politiques maritimes des États côtiers comprennent une dimension internationale et s'étendent aux espaces hors souveraineté nationale dans certaines hypothèses. Cette « *extraterritorialité* » exceptionnelle est même devenue nécessaire pour protéger par exemple la haute mer qui échappe à toute juridiction nationale alors même qu'elle constitue un espace fragile. D'une autre façon, de plus en plus, le recours aux accords bilatéraux et multilatéraux pour relever les défis liés à la mer s'amplifie. Somme toute, cette surveillance croissante des océans doit s'analyser comme un renfort aux compétences des États en mer.

La coopération entre les États constitue, en définitive, un bouclier puissant pour faire face aux menaces en mer et se concrétise, entre autres, par l'intermédiaire des organisations internationales (OI) et des organisations régionales (OR). Tout bien pesé, toujours est-il qu'il ne s'agit pas d'un mécanisme nouveau du droit des gens. Il reste que son application systématique à la gestion des problématiques issues de l'utilisation de la mer n'a été envisagée

dans les textes internationaux relatifs au droit de la mer que très tardivement. En effet, la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë ainsi que la Convention sur le plateau continental ne mentionnent pas une seule fois la coopération dans leurs dispositions. La Convention de Genève sur la haute mer, *a contrario*, l'évoque au sujet de la piraterie et de la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs. Quant à la Convention de Montego Bay, elle s'y réfère de nombreuses fois ; la Convention contre la criminalité transnationale organisée en fait résolument l'objet même de la Convention.

Il est alors crucial d'analyser la contribution des organes onusiens à la lutte contre la criminalité en mer (Section I). Par suite, on aura à cœur d'examiner, aussi, l'implication des institutions internationales pertinentes (Section II) qu'elles soient spécialisées ou non concomitamment sur les questions maritimes et relatives à la criminalité.

Section I : La contribution des organes onusiens à la lutte contre la criminalité en mer

Qu'on perçoive les OI comme des alliées ou des concurrentes des États, qu'on les fustige ou qu'on les idéalise, on ne peut démentir leur impact dans les questions contemporaines, ainsi que leur participation à la résolution des problématiques actuelles. Il est désormais établi qu'elles sont des sujets à part entière du droit international, au même titre que les États. Au surplus, elles s'imposent comme des acteurs incontournables des relations internationales.

Plus loin, il faut relever que les OI entretiennent une relation originelle, voire fusionnelle, avec les États. Il n'y a donc pas de doute qu'un rapport d'interdépendance les unit. Il n'en demeure pas moins qu'elles se sont émancipées des États. D'un côté, ces derniers ont donné vie aux OI et elles dépendent, à tout point de vue, de leur volonté. D'un autre côté, les OI disposent de la capacité juridique internationale et d'une réelle autonomie. À cet égard, on ne peut au demeurant analyser les compétences des États dans la lutte contre la criminalité en mer sans rechercher de quelle manière les OI participent à l'éclosion de l'action des États dans la mesure où, en fin de compte, ils ne vont pas sans elles.

Afin d'appréhender la contribution des OI à la lutte contre la criminalité en mer, il convient de questionner, notamment, celle de l'ONU qui est incontestablement le cadre d'expression universel par excellence de la collaboration entre les États sur le plan international. Chacun sait que l'ONU est investie d'une mission générale de pacification des relations internationales et de préservation de la sécurité collective. Si traditionnellement, la menace à la paix et de la sécurité internationale est relative aux différends interétatiques et aux situations se déroulant

sur le territoire terrestre, la criminalité en mer a mis l'ONU face à de nouveaux défis. Son action internationale dans les espaces maritimes s'est développée avec la montée de la criminalité transnationale organisée et s'est tout particulièrement affirmée en mer avec les résolutions du CS concernant la situation en Somalie. Le CS s'est aussi préoccupé de bien d'autres formes d'actes de criminalité en mer et a indiqué la corrélation complexe qu'ils nourrissent entre eux. L'AG a, par ailleurs, véritablement pris part à la construction d'une perspective commune qui a rendu possible la réalisation d'une vision d'ensemble sur les questions se rapportant à la protection des océans.

Sur ces entrefaites, l'ONU apparaît comme un démultiplicateur des compétences des États dans la lutte contre la criminalité dans tous les espaces maritimes (§1). Tout particulièrement, elle contribue par l'intermédiaire de ses organes principaux à la consolidation des pouvoirs des États à cette fin (§2).

§1. L'ONU, gardienne de la paix et de la sécurité internationale dans les océans

L'ONU se positionne aujourd'hui comme un véritable acteur de la surveillance internationale des mers et une gardienne des océans. Il importe de rechercher avant tout les fondements de cette action internationale en mer (A) dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité.

Cette fonction dérivée de l'ONU en mer fait tout particulièrement sens, dans la mesure où elle s'inscrit pleinement dans les buts de l'Organisation, eu égard surtout, au fait que les activités illicites en mer peuvent constituer une menace pour la paix et la sécurité internationales (B).

A- Les fondements de l'action internationale de l'ONU en mer

L'action internationale de l'ONU en mer a été rendue possible par la prise en compte du rôle des OI dans le droit de la mer (1) et par une incorporation de la lutte contre la criminalité en mer dans les buts et dans les objectifs de l'Organisation (2).

1- La prise en compte du rôle des OI dans le droit de la mer

À la différence des conventions internationales qui l'ont précédée, la Convention de Montego Bay a accordé une attention singulière aux OI dans moult dispositions, notamment dans celles qui font mention de la coopération entre les États³⁷⁷. En outre, elle se réfère d'une manière

³⁷⁷ On peut mettre en évidence l'article 61 de la Convention de Montego Bay qui fait mention des « organisations internationales compétentes » ; les articles 64 et 65 font part des « organisations internationales appropriées » ; l'article 123 parle des « organisations internationales concernées ». Voir eg. les articles suivants qui évoquent les OI : 119, 197, 201, 202, 204, 205, 207, 208, 210, 212, 214, 216, 222, 38, 239, 242, 243, 244, 246, 248, 249, 251,

générale à la Charte des Nations Unies dès son préambule³⁷⁸. Ces références traduisent expressément une volonté d'établir une interaction entre le droit international général et le droit de la mer. Elle indique, par ailleurs, que sa contribution à la réalisation des objectifs de la Convention-cadre est capitale.

D'une façon plus intéressante encore, la Convention de Montego Bay évoque les OI dans des contextes spécifiques qui font écho à la lutte contre la criminalité en mer³⁷⁹. De la sorte, cette allusion aux OI à foison ne fait que confirmer ce que l'on sait déjà sur le rôle majeur qu'elles jouent désormais dans l'effectivité du droit international. Leur qualité de sujet ³⁸⁰ atteste, en sus, qu'elles sont de force à agir au même titre que les États. Quelle que soit leur influence en revanche, il est désormais clair que ces associations d'États ne sont pas des super-États ³⁸¹ ou qu'elles disposent, encore moins, de la souveraineté au même titre que ces derniers. Les OI restent alors des sujets dérivés du droit international. Cependant, elles sont dotées de la

252, 253. Par ailleurs, la Convention de Genève sur la haute mer évoque les « organismes internationaux compétents » à l'article 25.

³⁷⁸ Dans ses articles 19, 38 et 301, la Convention de Montego Bay évoque les « principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies ». Elle fait allusion aussi aux « principes énoncés dans la Charte des Nations Unies et aux autres règles du droit international » à l'article 138. L'article 279 invoque l'article 2§3 et l'article 33§1 de la Charte des Nations Unies. L'article 298 met en avant les pouvoirs conférés au CS par la Charte dans la résolution des différends.

³⁷⁹ L'article 61 de la Convention de Montego Bay prévoit la coopération entre les États et les OI en vue de conserver les ressources biologiques de la ZEE. Par ailleurs, l'article 63 envisage cette coopération aux fins de la conservation des stocks de poissons se trouvant dans les ZEE de plusieurs États côtiers ou dans un secteur adjacent à la zone. L'article 64 et l'article 65 mentionnent la coopération entre les États dans le cadre des OI en vue de protéger les grands migrateurs et les mammifères marins. L'article 197 met en avant, quant à lui, la protection et la préservation de l'environnement marin. L'article 199 fait ressortir la coopération entre les États et les OI en vue de « d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. ». Les articles 207, 210 et 211 invitent les États à adopter des règles internationales en vue de « prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin » d'origine tellurique, par immersion et par les navires par le biais des OI compétentes.

³⁸⁰ Cette qualité de sujet a été clairement affirmée dans la définition proposée par Sir Gerald Gray FITZMAURICE qui a considéré que les OI sont « un groupement d'États établi par convention, doté d'une constitution et d'organes communs, possédant une personnalité distincte de celle de chacun des États qui le composent et ayant la qualité de sujet de droit international avec compétence pour conclure des traités ». Voir à ce propos, G. G. FITZMAURICE, « Rapport sur le droit des traités », A/CN.4/101, *Annuaire de la C.D.I.*, vol.2, 1956, p. 110. La définition retenue par la Commission de droit international ne mentionne pas explicitement, quant à elle, la qualité de sujet des OI mais elle relève qu'elles sont dotées de la personnalité juridique. Elle met en évidence, par ailleurs, d'autres entités en dehors des États comme composantes des OI. Voir à ce propos, Article 2, Article de la CDI sur la responsabilité des organisations internationales, in CDI, *Annuaire de la CDI*, vol. II, 2011, p. 2 : « Aux fins du présent projet d'articles : a) L'expression « organisation internationale » s'entend de toute organisation instituée par un traité ou un autre instrument régi par le droit international et dotée d'une personnalité juridique internationale propre. Outre des États, une organisation internationale peut comprendre parmi ses membres des entités autres que des États ».

³⁸¹ CIJ, *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies*, avis consultatif du 11 avril 1949, p.9 : « Ceci n'équivaut pas à dire que l'organisation soit un État, ce qu'elle n'est certainement pas, ou que sa personnalité juridique, ses droits et ses devoirs soient les mêmes que ceux d'un État. Encore moins cela équivaut-il à dire que l'Organisation soit un « super-État », quel que soit le sens de cette expression [...] Cela signifie que l'organisation est un sujet de droit international, qu'elle a capacité d'être titulaire de droits et devoirs internationaux et qu'elle a capacité de se prévaloir de ses droits par voie de réclamation internationale ».

personnalité juridique comme il ressort des définitions sus-évoquées, par nécessité³⁸². Elles sont surtout issues de la volonté des États. Cette volonté est, d'ailleurs, une condition de légitimité des OI³⁸³ et créatrice du droit, en l'occurrence, le *jus inter gentes*. Comme le relève Bernard ROUYER-HAMERAY, en tout état de cause, « il n'est de droit, dans l'ordre international, que ce qui a été voulu comme tel par les États ; et la recherche du droit est nécessairement une recherche de la volonté des États, recherche qui s'effectue d'abord à travers les manifestations privilégiées de cette volonté : les actes en forme »³⁸⁴.

Au sein des OI, l'ONU se positionne inéluctablement comme une organisation prééminente dont la notoriété est hors de doute. On a pu lire sur ce point que l'ONU est la « la matrice du multilatéralisme du XXe siècle »³⁸⁵, « le forum international par excellence, le temple de la diplomatie multilatérale où tous les membres peuvent s'exprimer et participer à des débats collectifs »³⁸⁶, « [...] elle est aussi le lieu où se manifestent et s'expriment des positions divergentes »³⁸⁷. L'ONU est alors le cadre général d'expression privilégié de la coopération internationale énoncée plusieurs fois dans la Convention de Montego Bay. On peut alors avancer que l'ONU décuple la portée et l'efficacité de l'action des États. Dans ces conditions, on peut l'appréhender, notamment, comme un véritable tremplin de consolidation des compétences des États et comme un démultiplicateur de leurs actions contre la criminalité en mer.

La répartition des compétences entre les États membres et l'ONU dans la Charte des Nations Unies³⁸⁸ est sans équivoque. Elle prend en compte la souveraineté des États et fait de l'égalité souveraine des États³⁸⁹, un principe cardinal. La mission générale de pacification des relations

³⁸² *Ibidem*, p.8 : « Ce développement aboutit, en juin 1945, à la création d'une organisation internationale dont les buts et les principes sont énoncés dans la Charte des Nations Unies. Pour atteindre ces buts, il est indispensable que l'organisation ait la personnalité internationale ».

³⁸³ F. PETITEVILLE, *Les organisations internationales*, Paris, La Découverte, 2021, p.45 : « Dans leur très grande majorité, les organisations internationales tirent d'abord leur légitimité de celle que les États leur accordent en leur déléguant des compétences, en leur attribuant des ressources et en participant à leur gouvernance ».

³⁸⁴ B. ROUYER-HAMERAY, *Les compétences implicites des organisations internationales*, op. cit., p.75.

³⁸⁵ S. SUR, « Le multilatéralisme est un sport de combat », in J. FERNANDEZ, J-V. HOLEINDRE, *Nations désunies ? : la crise du multilatéralisme dans les relations internationales*, Paris, CNRS éditions, 2022, p. 323.

³⁸⁶ *Ibidem*, p. 322.

³⁸⁷ E. BELLIARD, « La répartition des compétences entre l'ONU et les États », in, R. CHEMAIN, A. PELLET, *La Charte des Nations Unies, constitution mondiale ?* Paris, Pedone, 2006, p.39.

³⁸⁸ Désormais, la Charte.

³⁸⁹ Article 2, Charte des Nations Unies : « L'Organisation des Nations Unies et ses Membres, dans la poursuite des buts énoncés à l'Article 1, doivent agir conformément aux principes suivants : 1. L'Organisation est fondée sur le principe de l'égalité souveraine de tous ses Membres » ; voir eg. Article 2§7 : « Aucune disposition de la présente Charte n'autorise les Nations Unies à intervenir dans des affaires qui relèvent essentiellement de la compétence nationale d'un État ». La Charte parle aussi du « principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes ». Voir à ce propos, Article 1 et article 55, Charte des Nations Unies.

internationales et celle de maintien de la paix et de la sécurité internationale de l'ONU sont énoncées dès le préambule de la Charte :

Nous, peuples des Nations Unies, résolus [...] à unir nos forces pour maintenir la paix et la sécurité internationales [...] avons décidé d'associer nos efforts pour réaliser ces desseins ». L'article 1 présente les buts de l'organisation qui sont, entre autres, de : « [...] 1. Maintenir la paix et la sécurité internationales et à cette fin : prendre des mesures collectives efficaces en vue de prévenir et d'écarter les menaces à la paix [...] 4. Être un centre où s'harmonisent les efforts des nations vers ces fins communes³⁹⁰.

Cet article sert indubitablement de « vitrine » ou de « frontispice » à la Charte³⁹¹ qui elle-même fonde l'action internationale de l'ONU. Si dans la Convention de Montego Bay, la question n'est pas traitée, on note en revanche, que l'article 103 de la Charte dispose qu'« en cas de conflit entre les obligations des Membres des Nations Unies en vertu de la présente Charte et leurs obligations en vertu de tout autre accord international, les premières prévaudront. » On ne peut alors s'empêcher de se demander comme beaucoup d'auteurs l'ont fait dans la doctrine, s'il s'agit d'une consécration d'une hiérarchie normative ou d'une clause de primauté. On sait désormais que cet article ne constitue nullement une hiérarchisation et n'établit pas une quelconque priorité entre le droit des Nations Unies et le droit interne des États. Robert KOLB qui s'est attelé à faire une exégèse de l'article 103 de la Charte est arrivé à la conclusion suivante :

Il ne stipule pas la priorité des normes de la Charte sur celles d'autres accords (hiérarchie normative), mais la priorité des *obligations* issues de la Charte sur celles issues d'autres accords (et en principe seulement sur celles émanant d'autres accords). [...] La priorité est dans ces cas pragmatiques. Elle est fondée sur la conception assez terre à terre qu'il faut éviter de demander à un État de faire l'impossible, car à l'impossible nul n'est tenu. L'État ne pouvant exécuter à la fois « n » et « non-n », c'est-à-dire des obligations étant complètement ou partiellement en conflit, il faut lui indiquer une solution.³⁹²

Par ailleurs, il est désormais clair que, même si la Charte présente des caractéristiques d'une Constitution³⁹³ tout en étant un traité international comme le font remarquer Sandra SZUREK

³⁹⁰ Préambule, Charte des Nations Unies.

³⁹¹ M. LACHS, « Article 1, commentaire général », in A. PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, p.314.

³⁹² R. KOLB, *L'article 103 de la Charte des Nations Unies*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff, 2014, pp.18-19.

³⁹³ S. SZUREK, « La charte des Nations Unies, Constitution mondiale ? », in A. PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, p.40 : « un traité au dispositions constitutionnelles » ; Voir eg. A. PELLET, « Propos introductifs », in R. CHEMAIN, A. PELLET, *La Charte des Nations Unies, constitution mondiale*, Paris, Pedone, 2006, p.175 : « C'est un traité entre États qui est ratifié selon leurs procédures constitutionnelles internes respectives et qui n'oblige que les États qui l'ont voulu, en tout cas au départ ».

et Émile GIRAUD³⁹⁴, un « traité universel n'est pas pour autant une Constitution mondiale. »³⁹⁵ À tout le moins, certains auteurs la considèrent comme « une Constitution de la Communauté mondiale »³⁹⁶, la *magna carta* de la communauté internationale³⁹⁷. Mais, en fin de compte, la Charte ne saurait être regardée comme établissant une hiérarchie par rapport à la Convention de Montego Bay.

Il ressort de ces considérations qu'en définitive, l'inclusion des OI dans la Convention de Montego Bay souligne l'importance de leur rôle dans la résolution des problématiques liées à l'utilisation des mers. Il est donc inévitable de mettre en lumière, en particulier, la participation de l'ONU à la lutte contre la criminalité en mer, d'autant plus que cela s'inscrit naturellement dans ses buts.

2- L'incorporation de la lutte contre la criminalité en mer dans les buts de l'ONU

Si la Charte des Nations Unies ne traite pas de la question de la criminalité, cela tient à d'évidentes raisons. Cela reflète parfaitement les préoccupations et les priorités de l'époque, un monde ravagé par les deux guerres, où la communauté internationale était avant tout résolue à préserver la paix internationale par tous moyens. La recherche de cette paix a été érigée par conséquent en un but ultime, pour ainsi dire, « le but des buts »³⁹⁸. Toute atteinte à ce projet commun devenait alors néfaste pour tous.

La menace était alors principalement perçue comme un état de guerre. Toutefois les « nouvelles menaces » à la paix sont désormais loin d'être uniquement des situations conflictuelles entre États³⁹⁹. Les actes de criminalité en mer s'inscrivent alors dans cette nouvelle catégorie de

³⁹⁴ E. GIRAUD, *La révision de la Charte des Nations Unies*, Leyde, A.W. Sijthoff, 1956, p.340 : « La Charte est une constitution si l'on considère la nature de ses dispositions. Elle est un traité international si l'on considère sa forme ».

³⁹⁵ A. PELLET, « Propos introductifs », in R. CHEMAIN, A. PELLET, *La Charte des Nations Unies, constitution mondiale ? op. cit.*, p.175.

³⁹⁶ R. KOLB, *L'article 103 de la Charte des Nations Unies, op.cit.*, p.21.

³⁹⁷ A. PELLET, J-P COT, « Avant-propos », « Article 1, commentaire général », in A. PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, p.VIII.

³⁹⁸ M. LACHS, « Article 1, commentaire général », in A. PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article, op. cit.*, p.314.

³⁹⁹ J-M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », in SDFI, *Le chapitre VII de la Charte des Nations unies*, Colloque de Rennes, Paris, Pedone, 1995, p. 13 : « [...] « les menaces » peuvent désormais provenir de tous les domaines touchant la régulation humaine et non des seuls conflits interétatiques armés. Mais le stade de la concrétisation risque de constituer un exercice quasiment impossible tant les limites dans la gravité de l'atteinte sont peu discernables. » ; voir eg. C-P. DAVID, *La guerre et la paix : approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie*, 2è ed, Paris, Presses de Sciences Po, 2006, p.97 : « Le contexte des rapports stratégiques entre États a changé. [...] le nouveau contexte se caractérise par des menaces non militaires, renforçant l'importance de la sécurité politique, économique, sociétale ou environnementale, des dimensions qui paradoxalement découlent de l'interdépendance croissante ».

menaces potentielles, étant donné qu'elles sont susceptibles de mettre en danger la paix et la sécurité internationale. De cette façon, leur prévention et leur répression ne s'excluent aucunement des objectifs de la Charte. En tout état de cause, leur réalisation passe également par une surveillance attentive des situations en mer, dès lors qu'elles sont à même de fragiliser la paix et la sécurité collective.

Il faudra alors analyser, de manière concrète et approfondie, la contribution de la Charte à la réalisation des objectifs de la Convention de Montego Bay. Il importe aussi de souligner dans quelle mesure l'ONU, au moyen de ses organes, en tant que cadre de consolidation des compétences des États, concourt à la lutte contre la criminalité en mer. Pour ce faire, on soutiendra que la criminalité en mer peut parfois s'apprécier, au cas par cas, comme une menace à la paix et à la sécurité internationales. Dans ces conditions, l'application de la Charte trouve une pleine justification et son utilisation comme fondement des actions de l'ONU dans la prévention et dans la répression des actes de criminalité dans les espaces maritimes est propice.

B- La criminalité en mer comme une menace contre la paix et la sécurité internationales

En vue de maintenir la paix et la sécurité internationale, l'ONU a institué différents mécanismes pacifiques, mais l'un d'eux s'en écarte. Il s'agit, sans doute, du dispositif instauré par le Chapitre VII de la Charte qui est réellement digne d'attention en ce qu'il a servi, bien de fois, de base juridique à l'action internationale de l'ONU en mer contre la criminalité.

En effet, il convient de représenter la construction juridique du fondement de la menace en mer (1) tout en relevant que la qualification des actes de criminalité en mer de la menace à la paix et à la sécurité internationale opérée par le CS est inaccoutumée (2).

1- La construction juridique du fondement de la menace en mer

L'article 39 de la Charte prévoit que « le Conseil de sécurité constate l'existence d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression et fait des recommandations ou décide quelles mesures seront prises conformément aux articles 41 et 42 pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales ». Cet article est le point de départ des actions du

CS dans le cadre du système de sécurité collective⁴⁰⁰ et enclenche la mise en œuvre des articles 40⁴⁰¹, 41⁴⁰² et 42⁴⁰³ de la Charte.

Alors que la constatation de l'existence d'une menace fait suite à l'examen d'une situation de fait et nécessite une qualification du CS pour être considérée comme telle, tout le reste relève d'une démarche volontariste, voire d'une décision arbitraire. Par conséquent, certains ont considéré que le CS jouit à ce titre, d'un pouvoir discrétionnaire incontestable⁴⁰⁴ sans qu'on sache exactement les contours de cette « *discrétionnarité* ». C'est ce que souligne Jean-Marc SOREL lorsqu'il affirme ce qui suit :

Le pouvoir discrétionnaire du Conseil de sécurité est discrétionnaire parce qu'on le qualifie comme tel. On le veut « discrétionnaire », donc on le qualifie ainsi, souvent dans l'objectif de le réduire au « discrétionnaire » de manière à signifier son possible contrôle, sans pour autant aller au bout d'une certaine logique qui consisterait à prendre en compte l'impossibilité de faire entrer ce pouvoir dans le moule du pouvoir discrétionnaire tel qu'il est habituellement défini par la doctrine.⁴⁰⁵

En tout état de cause, que l'on accepte ou que l'on conteste que les pouvoirs du CS traduisent une « *discrétionnarité* », on peut s'accorder, à tout le moins, à considérer que cet organe dispose d'une grande marge d'appréciation : l'appréciation de l'existence de la menace et l'appréciation des mesures à prendre en vue de maintenir ou de rétablir la paix et la sécurité internationale.

⁴⁰⁰ J-M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », in SDFI, *Le chapitre VII de la Charte des Nations unies*, op. cit., p. 17 : « La notion de menace contre la paix a une fonction bien précise dans le cadre du système de sécurité collective : c'est un point de départ permettant des actions - recommandations ou décisions - du Conseil de sécurité selon la gravité de la menace. Mais si la fonction est précise, ni la notion de menace ni son cadre d'application - la sécurité collective - ne bénéficient de repères fixes ».

⁴⁰¹ Article 40, Charte des Nations Unies : « Afin d'empêcher la situation de s'aggraver, le Conseil de sécurité, avant de faire les recommandations ou de décider des mesures à prendre conformément à l'Article 39, peut inviter les parties intéressées à se conformer aux mesures provisoires qu'il juge nécessaires ou souhaitables. Ces mesures provisoires ne préjugent en rien les droits, les prétentions ou la position des parties intéressées. En cas de non-exécution de ces mesures provisoires, le Conseil de sécurité tient dûment compte de cette défaillance ». Cet article est une « *légalité d'exception* ». Voir à ce propos, J-M. SOREL, « Caractère discrétionnaire des pouvoirs du Conseil de sécurité : remarques sur quelques incertitudes partielles », *RBDI*, vol. 37, 2004, p.467.

⁴⁰² Article 41, Charte des Nations Unies : « Le Conseil de sécurité peut décider quelles mesures n'impliquant pas l'emploi de la force armée doivent être prises pour donner effet à ses décisions, et peut inviter les Membres des Nations Unies à appliquer ces mesures ».

⁴⁰³ Article 42, Charte des Nations Unies : « Si le Conseil de sécurité estime que les mesures prévues à l'Article 41 seraient inadéquates ou qu'elles se sont révélées telles, il peut entreprendre, au moyen de forces aériennes, navales ou terrestres, toute action qu'il juge nécessaire au maintien ou au rétablissement de la paix et de la sécurité internationales ».

⁴⁰⁴ P. D'ARGENT, J. D'ASPREMONT LYNDEN, F. DOPAGNE, R. VAN STEENBERGHE, « Chapitre VII : Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression – Article 39 », in, A.PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, op. cit, p. 1140 : « Il n'est contesté par personne que le Conseil de sécurité jouit, quant au fait même de qualifier une situation conformément à l'article 39, d'un pouvoir discrétionnaire ».

⁴⁰⁵ J-M. SOREL, « Caractère discrétionnaire des pouvoirs du Conseil de sécurité : remarques sur quelques incertitudes partielles », *RBDI*, op. cit., p.468.

Cependant, il ne s'agit pas d'une qualification juridique des faits qu'il constate⁴⁰⁶. Le CS se fonde sur des critères choisis et se réfère à des standards qui lui sont propres⁴⁰⁷ pour établir la menace à partir des situations de fait. Ainsi, « le Conseil doit décider l'existence de l'une de ces situations à partir des définitions déjà existantes de ces concepts, ou alors, il faut qu'il interprète la Charte ou, finalement, il doit décider arbitrairement, si un fait correspond à une menace contre la paix, rupture de la paix ou acte d'agression »⁴⁰⁸. La Charte n'a pas évoqué d'éventuelles limitations aux pouvoirs du CS au titre du Chapitre VII. Il reste que « le Conseil de sécurité n'est pas une sorte de pape du droit international : « *Roma locuta, causa finita* »⁴⁰⁹. Tous les pouvoirs qui lui sont conférés s'exercent dans les limites de la Charte.

Une fois que l'on admet que la qualification par le Conseil de sécurité est une condition *sine qua non* de l'exercice des mesures exceptionnelles du Chapitre VII, il s'ensuit que l'utilisation de ce mécanisme dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer ne peut advenir que dans la mesure où une activité perpétrée en mer constitue effectivement une menace à la paix et la sécurité internationale. Alain PELLET déclarait au sujet des activités comme la prolifération d'armes de destruction massive, le développement de la criminalité organisée, le terrorisme international qu'elles sont de « nouveaux défis »⁴¹⁰ auxquels l'ONU doit faire face. Une menace est probablement un défi. Cependant l'inverse n'est pas nécessairement vrai. En matière de sécurité collective, la qualification d'un acte ou d'une situation de menace contre la paix et la sécurité internationale relève encore moins de l'évidence.

La question qui se pose alors est de savoir si l'on peut avancer que la criminalité en mer constitue une menace à la paix et à la sécurité internationale au sens de la Charte. Une fois que

⁴⁰⁶ Plaidoirie de. X. DE ROUX, *in*, Compte rendu CR 2006/18, *Audience publique tenue le mardi 14 mars 2006, à 10 heures, au Palais de la Paix, sous la présidence de Mme Higgins, en l'affaire relative à l'Application de la convention pour la prévention et la répression du crime de génocide (Bosnie-Herzégovine c. Serbie-et-Monténégro*, La Haye, 2006, p.15 : « [...] le Conseil de sécurité, l'organe politique des Nations Unies avec un pouvoir législatif limité, n'a pas de compétences pour qualifier juridiquement des faits dont il apprécie simplement l'importance politique et dont il évalue la signification dans le cadre de sa mission du maintien de la paix et de la sécurité internationales ».

⁴⁰⁷ J-M. SOREL, « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », *in* SDFI, *Le chapitre VII de la Charte des Nations unies*, *op.cit.*, p. 19 : « Finalement, la menace semble pouvoir se rattacher à l'intervention du Conseil de sécurité lorsqu'il constate une « déviance » par rapport à un comportement international standard, à une conduite, qui outrepasserait les limites d'un désordre toléré. Il y a exigence d'un comportement minimum, d'une sorte de standard minimum de civilisation ».

⁴⁰⁸ H. HABIBI, *La notion de menace contre la paix en droit international*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2000, p.89.

⁴⁰⁹ M. BOTHE, « Les limites des pouvoirs du Conseil de sécurité », *in* R-J DUPUY (ed), *Le développement du rôle du Conseil de sécurité : peace-keeping and peace-building*, Colloque de La Haye, 21-23 juillet 1992, Dordrecht/Boston /London, M. Nijhoff 1993, p.69.

⁴¹⁰ A. PELLET, J-P COT, « Avant-propos », *in* A.PELLET, J-P COT (dir), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, *op. cit.*, p.X.

l'on arrive à démontrer ce postulat, il est naturel de vouloir savoir si toutes les formes de criminalité en mer sont de ce fait des menaces à la paix et à la sécurité internationale. Face à certaines situations en mer, le CS a procédé à une qualification inaccoutumée de la menace et a fait un usage inhabituel du chapitre VII.

2- Une qualification inaccoutumée de la menace pour faire face aux situations de criminalité en mer

En vue de qualifier certaines situations en mer de « menaces contre la paix et la sécurité internationales », le CS a dû « *dénaturer* » le Chapitre VII. Mais quand on chasse le naturel, le procédé n'est pas sans risques. Et pour se prémunir des impasses, le CS a fait preuve de réserves. De telle manière, il s'est gardé de systématiser cette pratique et a préféré développer une appréciation *in concreto*.

La « menace » énoncée dans la Charte a été originellement envisagée comme un état de guerre, une situation conflictuelle entre des États membres des Nations Unies ou un fait internationalement illicite qui engage la responsabilité internationale des États concernés. Les mesures prises par le CS dans ces circonstances sont collectivement dirigées à l'encontre d'un État. En revanche, dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, ces mesures donnent compétence à tous les États pour combattre un phénomène qui entraîne, ou risque d'entraîner, une rupture de la paix. L'action est alors diligentée contre un navire et, plus loin, contre des individus.

Le contexte de la criminalité en mer met alors le CS face à une situation fondamentalement différente de nature, à tout point de vue. Dans ces circonstances, la qualification de « menace contre la paix et la sécurité internationale » est définitivement inaccoutumée. Plusieurs résolutions du CS mentionnent la « menace contre la paix » dans des situations en mer. Parfois, le CS estime, sans détour, que certains actes de criminalité constituent une menace à la paix et à la sécurité internationales. D'autres fois, et bien souvent d'ailleurs, il a affirmé que ces actes « font peser » une menace sur la paix et sur la sécurité internationale. Il convient alors de mettre en relief quelques résolutions et d'observer les nuances dans les qualifications retenues par le CS. Cette pratique aurait pu rester un recours exceptionnel, mais elle a été finalement utilisée plusieurs fois par ce dernier.

Dans sa résolution 1816 du 2 juin 2008 relative à la situation en Somalie, le CS a considéré que les actes de piraterie et les vols à main armée « font peser une menace » sur la sécurité des

routes maritimes et sur la navigation internationale⁴¹¹. À ce propos, Winston YU-TSANG WU affirme à point nommé que le CS établit, ce faisant, un lien implicite entre la piraterie et la paix et la sécurité internationales, sans les considérer comme une menace à la paix et à la sécurité internationale⁴¹². En revanche, dans sa résolution 2316 du 9 novembre 2016, le CS a qualifié les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer de « menaces ». Il ne s'agit cependant pas d'une menace contre la paix, mais, entre autres, pour la navigation internationale, pour la sécurité des routes maritimes et pour la sécurité des gens en mer⁴¹³. Certaines fois, le CS a affirmé que les actes de criminalité « enveniment la situation dans le pays », laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région⁴¹⁴. D'autres fois, le CS a qualifié les actes de piraterie et le trafic de stupéfiants de « menaces en mer »⁴¹⁵.

Très rarement, le Conseil de sécurité a déclaré, sans ambages, que les actes de criminalité en mer en question constituent des « menaces à la paix et à la sécurité internationales ». Dans la résolution 1540 du 28 avril 2004, en l'occurrence, le CS a estimé que « [...] la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs constitue une menace pour la

⁴¹¹ CSNU, Résolution 1816, S/RES/1816 (2008), p.1 : « *Le Conseil de sécurité, [...] Profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale.* » ; Le Conseil de sécurité a tenu le même raisonnement au sujet du trafic d'armes. Voir à ce propos, CSNU, Résolution 1540, S/RES/1540 (2004), p.2 : « *Gravement préoccupé également par la menace que constitue le trafic d'armes nucléaires, chimiques ou biologiques et de leurs vecteurs, ainsi que des éléments connexes, qui ajoute une dimension nouvelle à la question de la prolifération de ces armes et fait également peser une menace sur la paix et la sécurité internationales* ».

⁴¹² W. YU-TSANG WU, *Addressing Maritime Violence through a Changing Dynamic of International Law-Making: Supplementation within Evolution*, Edinburgh, The University of Edinburgh, 2017, p. 157 : « [...] *the text of these resolutions only shows that piracy and armed robbery are exacerbating the situation, it does not directly indicate that piracy and armed robbery is a threat to international peace and security. Thus, it can be seen that piracy is a kind of collateral damage caused by the political instability and conflict in Somalia. [...] Therefore, there is an implicit link between piracy and international peace and security* ».

⁴¹³ CSNU, Résolution 2316, S/RES/2316 (2016), p.1 : « [...] *restant profondément préoccupé par le fait que les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer demeurent une menace pour l'acheminement rapide, sûr et efficace de l'aide humanitaire vers la Somalie et la région, la sécurité des gens de mer et d'autres personnes, la navigation internationale, la sécurité des routes maritimes empruntées par les navires commerciaux et d'autres navires, y compris pour les activités de pêche menées conformément au droit international* ».

⁴¹⁴ CSNU, Résolution 1816, S/RES/1816 (2008) p.1 : « *Constatant 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, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région* » ; voir eg. CSNU, Résolution 1838, S/RES/1838 (2008), p.2 : « *Considérant que les actes de piraterie ou de vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région* ».

⁴¹⁵ CSNU, Résolution 2316, S/RES/2316 (2016), p.6 : « [...] *il est demandé aux membres de favoriser et de renforcer la coopération en vue de lutter contre les menaces en mer, comme la piraterie et le trafic de stupéfiants, et se félicitant que la Somalie soit devenue officiellement membre de l'Association en signant sa charte en octobre 2016, ce qui renforcera la coopération du pays avec ses voisins en matière de sûreté et de sécurité maritimes* ».

paix et la sécurité internationales »⁴¹⁶. Il a adopté la même réflexion dans sa résolution 1887 du 24 septembre 2009 en « *réaffirmant* que la prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs constitue une menace pour la paix et la sécurité internationale »⁴¹⁷. Le Conseil de sécurité a aussi affirmé que « le terrorisme, sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations, constitue une des menaces les plus sérieuses contre la paix et la sécurité »⁴¹⁸.

Aussi, le président du CS, dans ses déclarations, souligne régulièrement que « le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations continue d'être l'une des menaces les plus graves contre la paix et la sécurité internationales et que tous les actes de terrorisme sont criminels et injustifiables, quels qu'en soient les motivations, le moment et les auteurs »⁴¹⁹. La CIJ a souligné, par ailleurs, être consciente de la « menace grave » que font peser les actes de piraterie, de vol à mains armée et de pêche illicite sur la sécurité dans le golfe d'Aden ⁴²⁰. Enfin, le Secrétaire général des NU a considéré que le terrorisme et la prolifération des armes font peser une « double menace » sur la paix et la sécurité internationale⁴²¹.

En conclusion, le terrorisme en mer, la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs sont considérés par le CS comme des menaces à la paix et à la sécurité internationales. Cependant, les actes de piraterie et les vols à main armée et le trafic de stupéfiants sont analysés par le CS comme concourant à une situation principale, laquelle menace la paix et la sécurité internationales.

Dans la mesure où certaines activités illicites constituent des menaces à la paix et à la sécurité internationale, elles compromettent également la sécurité collective. Dans ces circonstances, l'ONU par le biais de ses organes peut employer les mécanismes prévus par la Charte pour répondre aux situations en mer. Elle procède en grande partie par l'adoption de résolutions qu'il est essentiel de mettre en évidence. Ce faisant, elle consolide les compétences des États dans

⁴¹⁶ CSNU, Résolution 1540, *op cit.*, p.1.

⁴¹⁷ CSNU, Résolution 1887, S/RES/1887 (2009), p.1.

⁴¹⁸ Résolution 1904, S/RES/1904, (2009), p.1.

⁴¹⁹ DPCS, S/PRST/2021/1, p.1. Cette formule revient d'ailleurs très souvent dans les DPCS liées au terrorisme. Voir eg. DPCS, S/PRST/2022/7, p.1 ; voir eg. DPCS, S/PRST/2015/4, p.1.

⁴²⁰ CIJ, *Délimitation maritime dans l'océan Indien, (Somalie c. Kenya)*, arrêt du 12 octobre 2021, p. 263 § 158 : « [...] la Cour mesure parfaitement les menaces graves qui pèsent sur la sécurité dans la région et ne les sous-estime pas. Ce sont assurément là des préoccupations légitimes que partagent les États de la région et toute la communauté internationale ».

⁴²¹ SGNU, *Message publié à l'occasion du dixième anniversaire de l'adoption de la résolution 1540 (2004) du Conseil de sécurité*, New York, 28 avril 2014, p.1 : « Je demande instamment à tous les États et parties prenantes de réaffirmer leur attachement commun à la réalisation des grands objectifs de cette résolution et de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour préserver les générations présentes et futures de la double menace que font peser le terrorisme et les armes de destruction massive ».

les espaces maritimes en leur octroyant des pouvoirs exceptionnels pour prendre efficacement en charge les situations en mer.

§2. L'ONU, démultiplicateur des compétences des États dans la lutte contre la criminalité en mer

Le CS et l'AG sont les plus réputés des cinq organes du système onusien et les acteurs principaux du mandat de l'ONU. Ils assurent des fonctions essentielles et sont investis de pouvoirs colossaux en matière de maintien de la paix et de la sécurité internationales. L'ONU intervient dans la consolidation des compétences des États dans les espaces maritimes en les autorisant à intervenir dans des zones qui ne relèvent pas de leur souveraineté en vue d'assurer la répression ou la prévention des actes de criminalité.

Elle procède essentiellement par l'intermédiaire du CS, qui s'impose comme un véritable acteur de paix et de sécurité en mer (A). Les résolutions du CS concernant les situations en mer sont largement connues. Celles de l'AG relatives à la mer n'ont pas la même popularité, mais elles méritent tout autant une pleine considération. Cela dit, il conviendra de souligner aussi l'apport de l'AG à la lutte contre la criminalité maritime (B).

A- Le Conseil de sécurité, acteur de paix et de sécurité en mer

Chacun sait que le CS est un organe clé de l'ONU (1). Confronté aux actes de criminalité en mer, il a adopté plusieurs résolutions d'une grande portée. Elles traduisent l'engagement du CS d'apporter une réponse coordonnée en appelant à des actions collectives contre la criminalité en mer (2).

1- Le Conseil de sécurité, un organe clé de l'ONU

Le CS est un organe politique dont les responsabilités sont aussi importantes que les prérogatives qui lui sont reconnues. Il constitue, à cet égard, la pierre angulaire de l'ONU et tout particulièrement, « la clef de voûte du système de sécurité collective onusien »⁴²². Outre ses pouvoirs susmentionnés au titre de l'article 39 de la Charte, le CS possède des compétences générales qui sont consignées à l'article 24⁴²³ de la Charte. Sa fonction principale est de maintenir la paix et la sécurité internationales.

⁴²² D.DESCHAUX-DUTARD, *Introduction à la sécurité internationale*, Fontaine, Presses universitaires de Grenoble, 2018, p. 122.

⁴²³ Article 24, Charte des Nations Unies : « 1. Afin d'assurer l'action rapide et efficace de l'Organisation, ses Membres confèrent au Conseil de sécurité la responsabilité principale du maintien de la paix et de la sécurité internationales et reconnaissent qu'en s'acquittant des devoirs que lui impose cette responsabilité le Conseil de sécurité agit en leur nom » ; voir eg. l'article 7, Charte des Nations Unies : « 1. Il est créé comme organes

Même s'il n'en a pas la responsabilité exclusive, le CS reste tout de même un acteur principal de paix et de sécurité et joue un « rôle d'autorité de police internationale »⁴²⁴. Le sens que recouvre cette responsabilité, par ailleurs, outrepassa une simple compétence en matière de maintien de la paix⁴²⁵. Le président du CS a souvent réaffirmé dans ses déclarations le rôle majeur de cet organe dans l'instauration d'une paix durable dans le monde⁴²⁶. Les fonctions du CS aujourd'hui vont d'ailleurs au-delà d'une simple mission de pacification. Selon Jean-Marc SOREL, le Conseil de sécurité est créateur de droit de sa propre légalité : « Cette dernière lui a donné le pouvoir de créer un droit d'action (auquel s'ajoute désormais un pouvoir normatif général même si ponctuel) qui ne répondra pas forcément à l'image que l'on se fait d'une simple mission de maintien de la paix »⁴²⁷.

Le CS s'est saisi des actes de criminalité commis en mer et n'a eu de cesse de s'en préoccuper, maintes fois, dans ses résolutions. Un regain d'intérêt pour cette question a surgi au lendemain de l'attentat terroriste du 11 septembre 2001. Dans sa résolution 1368 du 12 septembre 2001, le CS après avoir réaffirmé les buts et principes de la Charte, s'est dit « *résolu* à combattre par tous les moyens les menaces à la paix et à la sécurité internationales causées par les actes terroristes »⁴²⁸. Il a sans détour qualifié les actes terroristes de menaces à la paix et à la sécurité internationale⁴²⁹, ce qu'il ne faisait que dans de rares cas⁴³⁰.

principaux de l'Organisation des Nations Unies : une Assemblée générale, un Conseil de sécurité, un Conseil économique et social, un Conseil de tutelle, une Cour internationale de Justice et un Secrétariat ».

⁴²⁴ P. WECKEL, « Le chapitre VII de la Charte et son application par le Conseil de Sécurité », *AFDI*, vol.37, 1991, p. 199.

⁴²⁵ A. PETERS, « Functions and Powers: article 24 », in B. SIMMA, D-E. KHAN, G. NOLTE (eds), *The Charter of the United Nations : a Commentary*, 3^e ed., Oxford, Oxford University press, 2012, p.766 : « *A responsibility presupposes a competence to exercise that responsibility. But unlike the term 'competence', the term 'responsibility' has two predicates. It exists for something (here: the maintenance of international peace and security) and to someone else. In contrast to merely enjoying the 'competence for securing peace, the assignment of a responsibility means that the Council is not only entitled to take action in order to maintain peace and security, but that it should fulfil that task and discharge that function properly* ».

⁴²⁶ DPCS, S/PRST/2021/22, p.1 : « Le Conseil de sécurité réaffirme que la Charte des Nations Unies lui assigne la responsabilité principale du maintien de la paix et la sécurité internationales et qu'il entend œuvrer à l'instauration d'une paix durable pour toutes les situations dont il est saisi. » ; Voir eg. DPCS, S/PRST/2022/1, p.1 : « Le Conseil de sécurité réaffirme qu'il a la responsabilité principale du maintien de la paix et de la sécurité internationales ».

⁴²⁷ J-M.SOREL, « Caractère discrétionnaire des pouvoirs du Conseil de sécurité : remarques sur quelques incertitudes partielles », *op. cit.*, p.470.

⁴²⁸ CSNU, Résolution 1368, S/RES/1368 (2001), p.1.

⁴²⁹ *Ibidem*, p.1 : « 1. Condamne catégoriquement dans les termes les plus forts les épouvantables attaques terroristes qui ont eu lieu le 11 septembre 2001 à New York Washington (DC) et en Pennsylvanie et considère de tels actes, comme tout acte de terrorisme international, comme une menace à la paix et à la sécurité internationales ».

⁴³⁰ P.TEIXEIRA, *Le conseil de sécurité à l'aube du XXI^e siècle : quelle volonté et quelle capacité a-t-il de maintenir la paix et la sécurité internationales ?* Genève, UNIDIR, 2002, p.8 : « Le Conseil de sécurité a, au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, estimé que tous les actes de terrorisme international constituaient une menace à la paix et à la sécurité internationales, ce qu'auparavant il ne faisait que dans certains cas ».

L'action du CS dans la lutte contre la criminalité en mer s'est, ensuite, véritablement accrue à la suite de l'intensification de la piraterie en Afrique, notamment au large de la Somalie, dans l'océan Indien et dans le golfe de Guinée. On s'attellera alors à relever les résolutions du Conseil de sécurité en lien avec la lutte contre la criminalité en mer et les compétences qu'elles ont conférées aux États dans ces circonstances.

2- Les résolutions du Conseil de sécurité en lien avec la lutte contre la criminalité en mer

Les résolutions du CS en lien avec la lutte contre la criminalité en mer et prises sur le fondement des pouvoirs que lui reconnaît la Charte au Chapitre VII sont relativement nombreuses. Dans sa résolution 1816 du 2 juin 2008, le CS a condamné et déploré les actes de piraterie puis a engagé les États à agir collectivement pour les réprimer⁴³¹.

Cependant, lorsqu'il invite des États à intervenir dans la mer territoriale somalienne, il ne manque pas de rappeler la responsabilité première de la Somalie dans la répression de ces actes. Par exemple, dans sa résolution 2246 du 10 novembre 2015, le CS a attiré l'attention sur le fait que « [...] c'est aux autorités somaliennes qu'incombe au premier chef la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis au large des côtes somaliennes »⁴³². Par ailleurs, le CS a souvent fait ressortir l'importance de s'attaquer aux causes profondes des actes de piraterie à terre afin d'éradiquer ce fléau en mer⁴³³.

Concernant la situation en Somalie, le CS a autorisé les États et les organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie pour une durée de 6 mois :

À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable; b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée⁴³⁴.

⁴³¹ CSNU, Résolution 1816, S/RES/1816 (2008), p. 1 : « *Agissant* en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, 1. Condamne et déplore tous les actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes [...] *engage* en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonner, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer » ; voir eg Résolution 2316, S/RES/2316 (2016), p.6 : « *Agissant* en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, 1. Réaffirme qu'il condamne et déplore tous les actes de piraterie et vols à main armée commis au large des côtes somaliennes ».

⁴³² CSNU, Résolution 2246, S/RES/2246 (2015), p.6.

⁴³³ *Ibidem*, p.6 : « Il a aussi souligné que « 3. [...] la communauté internationale doit mener une action sur tous les fronts pour prévenir et réprimer la piraterie et remédier à ses causes profondes ».

⁴³⁴ CSNU, Résolution 1816, S/RES/1816 (2008), p. 3§7.

Il a renouvelé sa demande, plus tard, pour une durée de 12 mois :

(...) a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable ; b) À utiliser, (...) tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer⁴³⁵.

On remarque, d'entrée de jeu, que le CS opère une réelle distinction entre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer. Cependant, lorsqu'il donne exceptionnellement compétence aux États à intervenir dans les « eaux territoriales » de la Somalie, il leur demande de réprimer les vols à main armée de la même façon que la piraterie en haute mer. Cette autorisation extraordinaire reste occasionnelle, car le CS la limite dans le temps.

En tout état de cause, on note une sorte d'extension du régime juridique de la piraterie à d'autres actes de violence en mer qui ne sont pas commis de surcroît en haute mer. La compétence universelle reconnue aux États capteurs en matière de répression de la piraterie en haute mer s'étend alors dans ces cas également aux actes de violence en mer, qu'ils se soient déroulés ou non dans la haute mer. Il ressort de ces résolutions que si en théorie la piraterie est indissociable de la haute mer et le vol à main armée des espaces sous souveraineté nationale, en pratique, les compétences reconnues aux États dans la répression de ces actes sont finalement analogues. Dans ces hypothèses, les compétences des États dans la lutte contre la criminalité ne dépendent plus nécessairement de l'espace maritime en cause ou encore de l'acte criminel en question. Elles s'en affranchissent.

D'un autre côté, le CS permet aux États d'utiliser « tous les moyens nécessaires » pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, y compris naturellement, le recours à la force. Cette permission a été réitérée dans la résolution 1838 du 7 octobre 2008 :

3. *Demande* à tous les États dont les navires de guerre ou les aéronefs militaires opèrent au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, d'utiliser tous les moyens nécessaires au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, en conformité avec le droit international tel qu'édicte dans la Convention, pour réprimer les actes de piraterie⁴³⁶.

⁴³⁵ CSNU, Résolution 1846, S/RES/1846 (2008), p. 4.

⁴³⁶ CSNU, Résolution 1838, S/RES/1838 (2008), p.2 ; voir eg. CSNU, Résolution 2316, S/RES/2316 (2016), p.8. Le CS a autorisé les États et les organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie à intervenir : « 12. [...] en déployant dans la zone des navires de guerre, des armes et des aéronefs militaires, en fournissant des bases et un appui logistique aux forces antipiraterie, en saisissant et en mettant hors d'état de nuire les embarcations, navires, armes et matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de soupçonner qu'ils servent à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes » ; voir eg. CSNU, Résolution 1846, S/RES/1846 (2008), p. 4 : « 9. *Prie* les États et les organisations régionales qui en ont les moyens de participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au

Selon Nabil HAJJAMI, cette formule permet non seulement d'autoriser le recours à la force, mais également de la canaliser⁴³⁷. Elle doit donc être interprétée restrictivement. Plus loin, le CS a même autorisé l'embarquement de personnel privé sur les navires en vue de prévenir et de réprimer la piraterie⁴³⁸.

Une chose est que les États puissent avoir compétence pour intervenir en haute mer, indépendamment de la forme de criminalité en cause et même dans les espaces sous souveraineté nationale d'autres États. Une autre est que les personnes mises en cause en mer soient effectivement traduites devant les juridictions à terre afin de répondre de leurs actes. Autrement, l'action globale contre la criminalité en mer s'avérerait inopérante et illusoire. Sur ce point, le CS a également prié les États de « [...] coopérer pour poursuivre les auteurs présumés [...] », conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme »⁴³⁹.

Dans sa résolution 1918 du 27 avril 2010, le CS a affirmé que : « [...] le défaut de traduction en justice des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes nuit à l'action menée par la communauté internationale contre la piraterie ». ⁴⁴⁰ Toutefois, le CS n'omet pas de préciser que ces mesures à l'encontre des personnes mises en cause doivent être prises et exécutées dans le respect non seulement du droit international, mais aussi du droit international des droits de l'homme. Il précise aussi, par ailleurs, que les interventions en mer ne doivent pas « [...] entraver l'exercice des libertés de la

large des côtes somaliennes, en particulier, conformément à la présente résolution et au droit international applicable, en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, et en saisissant les embarcations, navires, armes et autre matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de suspecter qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et en en disposant » ; voir eg. CSNU, Résolution 2039, S/RES/2039 (2012), p.3 : « Le CS invite les partenaires internationaux à soutenir les États : « 8. [...] mener des patrouilles régionales, d'établir et d'animer des centres de coordination et d'échange d'information conjoints, et d'appliquer efficacement la stratégie régionale, une fois qu'elle aura été adoptée ».

⁴³⁷ N. HAJJAMI, « Que signifie l'expression « prendre toutes les mesures nécessaires » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies ? », *RBDI*, vol.46,2013, p. 246 : « Il serait inexact d'assimiler l'expression « prendre toutes les mesures nécessaires » à une délégation, inconditionnelle et générale, de faire en toute discrétion usage de la force. Cette formule ne procède pas d'une acception extensive, voire illimitée, de la notion de nécessité.[...] le recours à cette formule permet au contraire de la positionner dans un cadre juridique rigoureusement balisé. ».

⁴³⁸ CSNU, Résolution 2316 (2016), S/RES/2316 (2016), pp.10-11 : « 29. *Engage* les États du pavillon et les États du port à étudier plus avant la mise au point de mesures de sûreté et de sécurité à bord des navires, notamment, s'il y a lieu, l'établissement de règles régissant le déploiement de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires, afin de prévenir et de réprimer la piraterie au large des côtes somaliennes, dans le cadre de consultations faisant intervenir notamment l'OMI et l'Organisation internationale de normalisation ».

⁴³⁹ CSNU, Résolution 2018, S/RES/2018 (2011), p.3.

⁴⁴⁰ CSNU, Résolution 1918, S/RES/1918 (2010), p.3. Voir eg. CSNU, Résolution 2246, S/RES/2246 (2015), p.2 : « *Considérant* qu'il est nécessaire de mener des enquêtes et de lancer des poursuites visant non seulement les suspects capturés en mer mais aussi quiconque incite à la commission d'actes de piraterie ou facilite intentionnellement de tels actes, y compris les cerveaux des réseaux criminels de piraterie qui planifient, organisent, facilitent ou financent illégalement les attaques ou en tirent un profit illicite ».

haute mer et autres droits et libertés de navigation par des navires d'un État, quel qu'il soit, conformément au droit international, tel qu'il est codifié dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer »⁴⁴¹.

En outre, le CS a souligné la nécessité d'incriminer les actes de piraterie dans les législations nationales, de poursuivre et d'incarcérer les personnes suspectées de se livrer à des actes de piraterie⁴⁴². Il a adopté la même démarche au sujet du transport d'armes, en particulier à des fins terroristes⁴⁴³. Il a exprimé aussi le besoin de mettre en place à l'interne des mécanismes de contrôle à titre préventif en vue d'endiguer la prolifération des armes nucléaires, chimiques ou biologiques ou de leurs vecteurs⁴⁴⁴.

En dehors de la piraterie, de la prolifération d'armes et du terrorisme, le CS s'est aussi intéressé à la pêche illicite. Dans sa résolution 2383 du 7 novembre 2017, il s'est déclaré « *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 »⁴⁴⁵. Dans une récente déclaration, le président du CS a encouragé les partenaires à soutenir les États et les organisations régionales en vue « [...] d'organiser des patrouilles, de maintenir l'ordre en mer et de mener des exercices de lutte contre la piraterie et des opérations de surveillance aérienne, maritime et terrestre et d'autres opérations [...] »⁴⁴⁶.

Plusieurs opérations ont été conduites en application des résolutions du CS. On peut mettre en lumière l'ancienne opération *Atalanta*. Cette dernière a été mise en place sur le fondement de l'action commune 851/PESC adoptée par le Conseil de l'UE le 10 novembre 2008. Cette action commune intervient dans la mise en œuvre de la résolution 1838 du 7 octobre 2008 ainsi que d'autres résolutions telles que la résolution 1816 et la résolution 1814 la CS concernant la

⁴⁴¹ CSNU, Résolution 2634, S/RES/2634 (2022), p.4 §8.

⁴⁴² CSNU, Résolution 2316, S/RES/2316 (2016), p.9 §19 : « *Demande également* à tous les États d'ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et d'envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes, ainsi que celles qui ont facilité ou financé leurs actes depuis la terre ferme, et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme ».

⁴⁴³ CSNU, Résolution 1540, S/RES/1540 (2004), p.3 §2 : « *Décide également* que tous 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 ou leurs vecteurs, en particulier à des fins terroristes, 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 ».

⁴⁴⁴ *Ibidem*, p.3.

⁴⁴⁵ CSNU, Résolution 2383, S/RES/2383 (2017), p.5.

⁴⁴⁶ DPCS, S/PRST/2022/6, p.4.

situation en Somalie. L'article 1 énonce les missions de l'opération navale militaire européenne dans les zones concernées. Il s'agit, entre autres, de contribuer à « la protection des navires vulnérables naviguant au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la Somalie, conformément au mandat défini dans la résolution 1816 (2008) du CSNU. »⁴⁴⁷ Le mandat de l'opération *Atalanta* est énoncé à l'article 2 de l'action commune qui se réfère à la Convention de Montego Bay et aux résolutions pertinentes du CS. Il comprend aussi la surveillance des zones au large des côtes somaliennes « [...] y compris ses eaux territoriales, présentant des risques pour les activités maritimes, en particulier le trafic maritime »⁴⁴⁸.

Par ailleurs, dans le cadre de cette opération, des mesures nécessaires telles que « l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où elle est présente »⁴⁴⁹ peuvent être prises. Aussi, *Atalanta* « peut appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord »⁴⁵⁰.

Cette action commune a été modifiée par la décision (PESC) 2022/2441 du Conseil de l'UE et a élargi le champ d'action d'*Atalanta* à la mer Rouge ainsi que sa portée. Elle a introduit, de ce fait, des changements substantiels à l'article 1 de l'action commune en modifiant la dénomination de l'opération comme suit :

Dans le titre, les termes « concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie » sont remplacés par le texte suivant : « concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la sûreté maritime dans l'ouest de l'océan Indien et en mer Rouge (EUNAVFOR ATALANTA) ». 2) Dans l'ensemble du texte, le nom «Atalanta» est remplacé par le nom « EUNAVFOR ATALANTA »⁴⁵¹.

Par ailleurs, l'opération *Eunavfor Atalanta* vise désormais à contribuer à la sûreté maritime dans l'ouest de l'océan Indien et dans la mer Rouge. Aussi, le mandat de l'opération *Atalanta* a été élargi jusqu'en décembre 2024. Plusieurs pays européens participent à cette opération,

⁴⁴⁷ JOUE, 10 nov. 2008, L 301, p. 34.

⁴⁴⁸ *Ibidem*, p. 35.

⁴⁴⁹ *Ibidem*, p. 35.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, p. 35.

⁴⁵¹ JOUE, 13 déc. 2022, L 319, p. 81.

notamment la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie. Elle a permis de saisir 15.953 kilos de stupéfiants, de transférer 171 pirates aux autorités compétentes, de protéger 2082 navires du programme alimentaire mondial et de livrer 3.199.862 t de nourriture et d'aides⁴⁵².

En conclusion, l'action du CS est réellement significative en matière de lutte contre la criminalité en mer. Celui-ci a véritablement pris en compte la question dans sa diversité, car ses résolutions traitent autant de la piraterie, du vol à main armée, que du terrorisme en mer et du transport de stupéfiants et d'armes. La pêche illicite n'a pas été oubliée, même si peu de résolutions du CS pour l'heure l'évoquent. Les limites à l'action du CS peuvent être trouvées dans le fait que la plupart de ses résolutions concernent la situation en Somalie au détriment des autres régions du monde, toutes aussi en proie à la criminalité. Par ailleurs, l'absence d'un mécanisme global de suivi de l'action du CS en matière de lutte contre la criminalité en mer ne permet pas de faire un bilan pragmatique de l'efficacité des résolutions. On peut constater, en outre, que la plupart des résolutions du CS ont davantage un « effet palliatif » qu'un « effet curatif ».

Aussi, l'action globale dans la lutte contre la criminalité en mer serait probablement plus performante si des mesures préventives de contrôle étaient davantage prises. Il serait souhaitable que les futures résolutions du CS puissent offrir des solutions prophylactiques afin que toute la stratégie ne soit pas foncièrement focalisée sur la répression. Par ailleurs, les autorisations données par le CS aux États pour intervenir dans les eaux somaliennes et au large de cet État restent limitées dans le temps. L'action des États ne peut alors se proroger au-delà de la période fixée par le CS alors que les actes réprimés n'ont pas été totalement éradiqués.

En outre, le CS insiste souvent sur les moyens des États et des organisations régionales, un élément qui s'avère alors déterminant dans la capacité des États à mettre en place les mesures nécessaires en vue de mettre en œuvre les résolutions du CS. La question de moyens revêt une grande importance, et la situation en Somalie met également en évidence le coût de la lutte contre la criminalité pour les États. Elle met aussi en lumière la difficulté des États dont les ressources matérielles, financières, technologiques, logistiques et militaires sont limitées à faire face vigoureusement à la criminalité dans les espaces maritimes sous leur souveraineté nationale et au large de leurs côtes. Elle souligne, en outre, les liens complexes qu'entretiennent les actes de criminalité en mer entre eux et l'impact des facteurs sociaux, économiques,

⁴⁵² Voir à ce propos, *Key facts and figures*, on, <https://eunavfor.eu/>

politiques voire géographiques. Elle remet aussi à l'ordre du jour la faiblesse des moyens de l'ONU elle-même et sa capacité à déployer des opérations en mer sans passer par ses États membres. L'action du CS en matière de lutte contre la criminalité en mer à une échelle globale reste alors fortement dépendante de la volonté des États membres des Nations Unies qui sont alors les gardiens de la mise en œuvre de ses résolutions.

En tout état de cause, une approche réaliste et une lecture optimiste de l'action du CS dans la lutte contre la criminalité permettent de reconnaître sa contribution qu'on ne peut mettre en doute en dépit de ses insuffisances. Que ce soit à terre ou en mer, comme le soulignent parfaitement Michael WOOD et Eran STHOEGER, il est contre-productif de tenter de « diaboliser » le CS à la moindre occasion :

Being an organ vested with extraordinary powers, the Council should be closely scrutinized. But, in our view, scrutiny does not serve member states, and the international community at large, if it results in weakening the Council as an institution and undermining respect for the law. Rather, thoughtful criticism, with a proper understanding of the law as it pertains to the Security Council should aim at improving its efficiency and its ability to carry out its mandate on behalf of the member states⁴⁵³.

À l'impossible, nul n'est tenu : le CS ne peut donner que ce qu'il a. Son action a le mérite, en dehors de tous ceux qui ont été précédemment évoqués, de renforcer, de préciser et de compléter les conventions internationales dédiées au droit de la mer. Parfois, plus audacieusement, ses résolutions modifient la portée de certaines dispositions. Le CS reste un acteur essentiel de paix et de sécurité et agit de concert avec son partenaire privilégié qu'est l'AG. Comme le relève Jean-Marc DE LA SABLIERE, « le Secrétariat général entretient une relation particulièrement dense avec le Conseil de sécurité. [...] Autant dire que si le Conseil a besoin du Secrétariat général, la réciproque est également vraie »⁴⁵⁴.

Il importe alors de mettre également en avant la contribution de l'AG à la lutte contre la criminalité en mer.

B- La contribution de l'Assemblée générale à la lutte contre la criminalité maritime

⁴⁵³ M. WOOD, E. STHOEGER, *The UN Security Council and International Law*, 1re éd., Cambridge, Cambridge University Press, 2018, p. 2.

⁴⁵⁴ J.-M. DE LA SABLIERE, *Le Conseil de sécurité des Nations Unies : ambitions et limites*, 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 2015, p.69.

L'AG œuvre à la protection des océans en instaurant une approche globale dans la lutte contre la criminalité en mer (1). Elle recourt, tout comme le CS aux résolutions et à la coopération pour répondre aux situations en mer (2).

1- L'instauration d'une approche globale de lutte contre la criminalité en mer

L'AG constitue également un organe essentiel du système onusien. Ses fonctions sont toutes aussi importantes que celles du CS. L'article 10 de la Charte énonce qu'elle « peut discuter toutes questions ou affaires rentrant dans le cadre de la présente Charte ou se rapportant aux pouvoirs et fonctions de l'un quelconque des organes prévus dans la présente Charte ». L'AG dispose donc d'un droit d'intervention dans toutes les affaires examinées par les NU et peut être saisie par tous les organes onusiens. À ce titre, des pouvoirs lui sont reconnus à l'article 11 de la Charte⁴⁵⁵.

En particulier, l'AG peut attirer l'attention du CS sur toutes les situations en mer qui risquent de mettre en péril la paix collective. De cette façon, elle fait office de partenaire privilégié de tous les organes des NU et en particulier du CS. Toutefois, étant donné que le CS dispose d'une responsabilité première dans le maintien de la paix et de la sécurité internationale, la Charte a opéré une séparation des pouvoirs du CS et de l'AGNU⁴⁵⁶, qui permet d'éviter d'éventuels conflits de compétences entre ces deux organes.

L'AG a contribué de manière générale à la codification du droit de la mer et a œuvré en particulier pour la protection globale des océans. Elle souligne souvent dans ses résolutions la nécessité de procéder par des visions d'ensemble pour résoudre les questions relatives à la mer et celles qui sont liées à la criminalité. Sur ce point, dans sa résolution du 6 juillet 2017, elle a relevé précisément que « [...] que l'océan est indispensable à notre avenir partagé et à l'humanité que nous avons en commun, dans toute sa diversité »⁴⁵⁷. Par ailleurs, dans sa résolution du 16 décembre 2021, l'AG a déclaré que « la lutte contre le terrorisme exige une approche globale et une stratégie multidimensionnelle pour s'attaquer aux causes sous-jacentes

⁴⁵⁵ Article 11, Charte des Nations Unies : « 2. L'Assemblée générale peut discuter toutes questions se rattachant au maintien de la paix et de la sécurité internationales dont elle aura été saisie par l'une quelconque des Nations Unies, ou par le Conseil de sécurité, ou par un État qui n'est pas Membre de l'Organisation [...] 3. L'Assemblée générale peut attirer l'attention du Conseil de sécurité sur les situations qui semblent devoir mettre en danger la paix et la sécurité internationales ».

⁴⁵⁶ Article 12, Charte des Nations Unies : « 1. Tant que le Conseil de sécurité remplit, à l'égard d'un différend ou d'une situation quelconque, les fonctions qui lui sont attribuées par la présente Charte, l'Assemblée générale ne doit faire aucune recommandation sur ce différend ou cette situation, à moins que le Conseil de sécurité ne le lui demande ».

⁴⁵⁷ AGNU, Résolution, 71/312, *L'océan, notre avenir : appel à l'action*, A/RES/71/312, 2017, p.2 §2.

du terrorisme »⁴⁵⁸. Elle a insisté également sur le fait que « le terrorisme ne peut être vaincu qu'à la faveur d'une démarche suivie et globale, fondée sur la participation et la collaboration actives de l'ensemble des États et organismes internationaux et régionaux »⁴⁵⁹. Aussi, dans le préambule de sa résolution 49/28 du 19 décembre 1994, l'AG a souligné « le principe énoncé dans la Convention selon lequel les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble »⁴⁶⁰. Il apparaît, en définitive, que l'AG préfère que les problématiques liées aux océans soient résolues conjointement par les États et que les réponses apportées incluent également la participation des OI et des OR.

Dans la résolution 49/28, l'AG a aussi mis en exergue « l'importance fondamentale que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer revêt pour le maintien et le renforcement de la paix et de la sécurité internationales »⁴⁶¹. Cette référence au droit de la mer atteste non seulement de l'intérêt que porte l'AG à la Convention de Montego Bay, mais signifie également que la protection des océans est une condition de la paix et de la sécurité internationale.

En dehors de cette prise en compte globale des problématiques des mers, l'AG a réellement pris en considération la criminalité dans les espaces maritimes dans ses résolutions. Dans sa résolution 62/215 du 14 mars 2008, elle a noté « *avec préoccupation* la persistance du problème de la criminalité transnationale organisée et des activités qui compromettent la sûreté et la sécurité de la navigation maritime, telles que la piraterie, les vols à main armée commis en mer, la contrebande, les actes terroristes contre des navires »⁴⁶².

Plus tard, dans sa résolution 63/111 sur les océans et le droit de la mer du 12 février 2009 ⁴⁶³, l'AG a prié le Secrétaire général (SG), d'établir un rapport d'ensemble sur l'évolution de la situation, et sur les questions intéressant les affaires maritimes et le droit de la mer⁴⁶⁴. Elle a soulevé dans cette résolution, « *avec préoccupation* la persistance du problème de la criminalité transnationale organisée en mer, notamment le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic de migrants et la traite des personnes et des activités qui compromettent la sûreté et la sécurité de la navigation maritime, telles que la piraterie, les vols à main armée commis en mer, la contrebande, les actes terroristes contre des navires »⁴⁶⁵. Par ailleurs, elle a

⁴⁵⁸ AGNU, Résolution 76/169, *Terrorisme et droits humains*, A/RES/76/169, 2021, p.3.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, p.2.

⁴⁶⁰ AGNU, Résolution 49/28, *Droit de la mer*, adoptée le 19 décembre 1994, A/RES/49/28, p.2.

⁴⁶¹ *Ibidem*, p.1

⁴⁶² AGNU, Résolution 62/215, *Les océans et le droit de la mer*, A/RES/62/215, 2008, p. 3.

⁴⁶³ AGNU, Résolution 63/111, *Les océans et le droit de la mer*, A/RES/63/111, 2008, p.31.

⁴⁶⁴ *Ibidem*, p.31, §173.

⁴⁶⁵ *Ibidem*, pp.3-4.

rappelé que la Convention de Montego Bay « revêt une importance stratégique aux niveaux national, régional et mondial dans le secteur maritime car elle sert de base à l'action et la coopération, et qu'il faut en préserver l'intégrité »⁴⁶⁶.

Le rapport demandé a été soumis par le SG et examiné par l'AG lors de la session du 25 novembre 2009. Il constate, entre autres, l'apparition de faits nouveaux dans le domaine des transports maritimes internationaux et de la sécurité maritime. Le rapport met en lumière la recrudescence des actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires, du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, des actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes et la prolifération d'armes nucléaires, chimiques et biologiques.

Il fait état, par le même temps, de toutes les actions mises en place par les États, les OI et les OR ainsi que celles de toutes les autres institutions qui s'impliquent dans leur répression⁴⁶⁷. En effet, le SG a noté l'adoption d'une Déclaration politique et d'un Plan d'action sur la coopération internationale en vue d'une stratégie intégrée et équilibrée de lutte contre le problème mondial de la drogue. Cette Déclaration vise à « combler les lacunes juridictionnelles dans les domaines des enquêtes, des interceptions et des poursuites des trafiquants »⁴⁶⁸. Dans le rapport, le SG a, en outre, rappelé la responsabilité des États du pavillon dans la mise en œuvre des normes internationales relatives au droit de la mer et la nécessité qu'ils exercent un contrôle effectif sur les navires⁴⁶⁹.

Le recours aux résolutions pour répondre aux problématiques de la mer constitue donc une pratique habituelle de l'AG. Elle procède également par la coopération avec d'autres organisations qui ne sont pas rattachées à l'ONU. L'AG concourt ainsi à l'amplification de l'action internationale contre la criminalité en mer.

2- Le recours aux résolutions et à la coopération pour répondre aux problématiques de la mer

En dehors de ce rapport remarquable en raison de son exhaustivité et compte tenu des réflexions intéressantes qu'elle suscite au sujet des faits nouveaux en mer, l'AG a adopté des résolutions faisant état de l'accroissement de la criminalité en mer.

⁴⁶⁶ *Ibidem*, p.1.

⁴⁶⁷ AGNU, Rapport du Secrétaire général, *Les océans et le droit de la mer*, A/64/66/Add.1, 2009, pp. 35-42.

⁴⁶⁸ *Ibidem*, p.40, §130.

⁴⁶⁹ *Ibidem*, p.27 §91 : « Si c'est aux États du pavillon qu'il incombe au premier chef de veiller à une mise en œuvre et une mise en application efficaces des règles et normes internationales, les États portuaires et côtiers jouent un rôle fondamental et complémentaire compte tenu du fait que certains États du pavillon ne sont pas parvenus à exercer un contrôle effectif sur les navires ».

Dans sa résolution 55/7 du 22 février 2001, l'AG s'est déclarée « *de nouveau inquiète* de la menace que continuent de faire peser sur la navigation la piraterie et les vols à main armée commis en mer ». ⁴⁷⁰ Elle a ensuite prié « *instamment* tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions concernées, de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées, notamment dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, d'enquêter ou d'apporter leur concours aux enquêtes menées sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international »⁴⁷¹. Elle a aussi mentionné le cas de la pêche illicite en « *exprimant sa vive inquiétude* devant l'intensification de la pêche illégale, non déclarée, non réglementée et non contrôlée »⁴⁷².

Dans sa résolution 55/7 du 30 novembre 2022, l'AG a mis en relief l'obligation de coopération entre les États à ces fins⁴⁷³ et la nécessité de renforcer la capacité des États en voie de développement pour lutter contre la pêche illicite⁴⁷⁴. Par ailleurs, elle a déclaré « [...] qu'il importe que les États et les organisations internationales de pêche compétentes intensifient les efforts qu'elles déploient pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée »⁴⁷⁵. S'agissant des autres formes de criminalité en mer et de la situation en Somalie en particulier, l'AG a souligné, tout comme le CS, qu'en dehors de la répression de ces actes, il est primordial de « [...] s'attaquer aux causes profondes de la piraterie et d'aider la

⁴⁷⁰ AGNU, Résolution 55/7, *Les océans et le droit de la mer*, A/RES/55/7, 2001, p.3.

⁴⁷¹ *Ibidem*, p.7. §33.

⁴⁷² *Ibidem*, p.2.

⁴⁷³ *Ibidem*, p.7 : « *Constatant* que le droit international, tel qu'il ressort des dispositions pertinentes de la Convention, fait obligation à tous les États de coopérer à la conservation et à la gestion des ressources biologiques marines » ; voir eg. Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 7 décembre 2020, Renforcement de la sécurité et de la coopération dans la région de la Méditerranée, A/RES/75/86, p.3 : « 7. Engage les pays méditerranéens à renforcer davantage leur coopération dans la lutte contre le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations [...], ainsi que dans la lutte contre la criminalité internationale et les transferts illicites d'armes et contre la production, la consommation et le commerce illicites de drogues, qui mettent gravement en danger la paix, la sécurité et la stabilité de la région [...] ». Sur ce dernier point, l'AGNU a réitéré son appel dans la résolution du 6 décembre 2021 dont dispositions reprennent celles de la résolution du 7 décembre 2020. Voir à ce propos, AGNU, Renforcement de la sécurité et de la coopération dans la région de la Méditerranée, A/RES/76/65, 2021, p.7.

⁴⁷⁴ *Ibidem*, p.7 : « [...] qu'il est indispensable de coopérer avec les pays en développement pour renforcer leurs capacités dans ce domaine, et qu'il importe que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et l'Organisation maritime internationale collaborent pour ce faire ».

⁴⁷⁵ AGNU, Résolution A/77/L.33, *Assurer la viabilité des pêches, notamment grâce à l'Accord de 1995 aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants et à des instruments connexes*, 2022, p.6.

Somalie et les États de la région qui en font la demande à renforcer leurs institutions pour lutter contre les actes de piraterie et leurs causes profondes »⁴⁷⁶.

Aussi, dans sa résolution 76/172 du 16 décembre 2021, l'AG a prié les États parties à la Convention contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles à veiller à l'application effective de ces textes internationaux. Elle a demandé également « aux États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager de les ratifier ou d'y adhérer à titre prioritaire »⁴⁷⁷. L'AG a par ailleurs incité les États membres à incriminer, dans leurs législations nationales, la traite d'êtres humains et le trafic de migrants et à prendre les mesures adéquates sur le plan interne pour lutter contre ces fléaux. L'AG a, enfin, encouragé les États à « renforcer la coopération internationale pour prévenir la traite des personnes et le trafic de migrants, enquêter à leur sujet et lutter contre ces fléaux, et pour repérer et empêcher les flux financiers liés à ces activités »⁴⁷⁸.

Hormis ses résolutions, l'AG a contribué de manière significative à la lutte contre la criminalité dans les espaces maritimes, en collaborant avec d'autres organismes qui ne relèvent pas des NU. À titre d'illustration, on peut mettre en exergue son accord de coopération avec INTERPOL qui y possède un statut d'observateur depuis 1996⁴⁷⁹. L'AG et INTERPOL ont, par la suite, renforcé leurs relations dont l'objet est de « [...] contribuer à lutter contre le terrorisme, [...] et à combattre la criminalité transnationale, en particulier la criminalité transnationale organisée, dont le trafic de migrants, la traite des êtres humains, le trafic de drogues, [...] la piraterie, le commerce illicite des armes légères et de petit calibre, [...] ainsi que la criminalité environnementale, notamment le trafic d'espèces sauvages⁴⁸⁰. Par ailleurs, l'AG encourage l'ONU et INTERPOL à consolider leur coopération en matière de sûreté maritime et engage les services responsables de l'application de loi à utiliser les outils fournis par INTERPOL⁴⁸¹.

En conclusion, d'un côté, même si les résolutions de l'AG ne sont pas aussi nombreuses et n'ont pas la même teneur que celles du CS, elles prennent en considération le phénomène

⁴⁷⁶ *Ibidem*, p.29 §149.

⁴⁷⁷ AGNU, Résolution 76/172, *Promotion et protection des droits humains : questions relatives aux droits humains, y compris les divers moyens de mieux assurer l'exercice effectif des droits humains et des libertés fondamentales*, A/RES/76/172, 2021, pp.10-11 §8.

⁴⁷⁸ *Ibidem*, pp.11 §10.

⁴⁷⁹ AGNU, Résolution 51/1, *Octroi à l'Organisation internationale de police criminelle (Interpol) du statut d'observateur auprès de l'Assemblée générale*, A/RES/51/1, 22 octobre 1996, p.1.

⁴⁸⁰ AGNU, Résolution 77/L.20, *Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)*, 2016, p.1.

⁴⁸¹ *Ibidem*, p.7 §14 : « Demande à l'Organisation des Nations Unies, en particulier à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, et à INTERPOL, selon qu'il conviendra et dans le cadre de leurs mandats, de renforcer leur coordination et leur coopération sur les questions de sûreté maritime et d'encourager les services chargés de l'application de la loi à utiliser pleinement les moyens qu'ils mettent à leur disposition ».

criminel en mer dans toute sa diversité et en font une préoccupation actuelle. En effet, les résolutions de l'AG n'octroient pas des pouvoirs extraordinaires aux États à la manière du CS. À la différence du CS qui fait davantage preuve d'autorité dans ses résolutions et qui *empowers* les États à intervenir pour réprimer les actes de criminalité au moyen de toutes mesures nécessaires, l'AG « exhorte », « condamne », « encourage », « constate » la plupart du temps. Le CS, sur le fondement du chapitre VII, reconnaît des compétences exceptionnelles aux États. L'exercice de ce pouvoir est exclusif et sans pareil. Il n'empêche, comme le relève Valérie LESTANG, que « les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, quelle que soit leur dénomination, sont un tremplin permettant au droit de la mer et de l'espace de se déployer et d'appréhender de nouvelles sphères juridiques »⁴⁸².

Somme toute, ces deux organes onusiens concourent, de différentes manières, à combattre la criminalité en mer en faisant face, autant que faire se peut, aux situations en mer susceptibles de fragiliser la paix et la sécurité internationale. Cependant, d'autres organismes internationaux participent également à l'action internationale en mer dans ce cadre.

Section II : L'apport des institutions internationales à la lutte contre la criminalité en mer

Les organismes internationaux prenant part à la lutte contre la criminalité en mer sont en grande partie des institutions, des organisations et des agences spécialisées de l'ONU. Ceux qui ne relèvent pas directement de l'ONU ont conclu avec elle des accords de coopération, ainsi que des partenariats. Sous l'égide de la plupart de ces organismes, plusieurs normes internationales ont été élaborées et des règles spécifiques se rapportant à la sécurité en mer ont également vu le jour. Elles ont également permis d'élucider les normes générales en précisant les obligations internationales des États. Au surplus, elles ont contribué à prendre en compte les aspects particuliers de la lutte contre la criminalité en mettant en place des mécanismes spéciaux.

Afin de mettre en évidence l'implication de ces institutions et organismes internationaux dans les situations en mer, l'attention sera portée, tout particulièrement, à l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'Organisation des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et à INTERPOL. Bien que ces organisations diffèrent les unes des autres par leur objet et leur mandat, elles ont toutes pour facteur commun de s'occuper de situations transnationales et de

⁴⁸² V. LESTANG, *Droit de la mer-droit de l'espace : vers un droit unitaire des espaces internationaux ?* Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2001, p.111.

servir de tremplin à la coopération internationale entre les États. À différents degrés, elles jouent, de surcroît, un rôle capital dans la lutte contre la criminalité en mer.

L'action universelle de l'OMI se rapporte très largement aux questions maritimes, à la réglementation du transport maritime ainsi qu'à celles qui concernent la sécurité de la navigation. La lutte contre la criminalité en mer n'est donc pas radicalement étrangère à son mandat, quand bien même il ne s'agit pas de la mission première de cette organisation. Par ailleurs, l'ONUDC s'occupe du crime dans sa globalité à l'échelle mondiale. Si ses activités sont davantage concentrées à terre, elles s'étendent aussi en mer. La FAO, quant à elle, a contribué notablement à la lutte contre la pêche illégale en mer sous toutes ses formes et à la régulation de la pêche dans le monde. INTERPOL en tant que cadre à la coopération policière internationale s'intéresse de plus en plus à la mer et son engagement contre la criminalité maritime est digne d'être relevé.

Ainsi, dans un premier temps, on s'appliquera à souligner l'apport des agences spécialisées de l'ONU à la lutte contre la criminalité en mer (§1) et l'on scrutera, dans un second temps, celle des autres organismes internationaux (§2).

§1. L'apport des agences spécialisées de l'ONU à la lutte contre la criminalité en mer

L'action internationale de l'ONU contre la criminalité ne se résume pas aux résolutions du CS et de l'AG concernant les situations en mer. Elle comprend également la participation des organisations internationales qui lui sont directement rattachées. Dès lors, on étudiera à tour de rôle, l'apport de l'OMI (A) ainsi que celui de l'ONUDC (B) à la lutte contre la criminalité en mer.

A- L'apport de l'Organisation maritime internationale

L'OMI est sans doute l'une des agences spécialisées de l'ONU dont l'impact est significatif sur les questions de sécurité et de sûreté maritime.

Elle intervient dans la lutte contre la criminalité en mer au moyen de l'élaboration de normes spécifiques (1) en vue d'assurer la sécurité de la navigation. Elle procède également par la pratique des résolutions (2).

1- L'élaboration de normes spécifiques

L'article 57 de la Charte prévoit la création des institutions dites spécialisées qui sont reliées aux Nations Unies⁴⁸³. L'OMI constitue l'une d'entre elles. Auparavant, dénommée OMCI⁴⁸⁴, La création de l'OMCI traduit donc la prise de conscience par les États de favoriser l'adoption de normes générales et de contribuer à la sécurité de la navigation.

L'OMI est régulatrice du transport maritime international et se positionne comme un acteur premier dans la réglementation de la navigation internationale. Elle assure l'unification et l'harmonisation des règles de sécurité des États et des navires. Si rien n'exclut que les États mettent en place leurs propres règles, il est toujours meilleur que des règles harmonieuses sur ces questions soient élaborées de sorte à éviter un chaos normatif⁴⁸⁵. L'action de l'OMI se veut préventive⁴⁸⁶ et a une portée générale. Les règles édictées prennent appui sur plusieurs conventions internationales générales et spécialisées concernant la mer. L'OMI incite également les États à la coopération et à la mise en œuvre des actions régionales et bilatérales en matière de sécurité maritime.

Dans la Convention de Genève du 6 mars 1948 portant création de l'OMI⁴⁸⁷, il est fait mention de ses buts à l'article premier qui reprend le mandat de l'OMCI⁴⁸⁸. La contribution de l'OMI est particulièrement remarquable sur les questions liées à la pollution marine et à la préservation du milieu marin. En effet, la Convention OMI a mis en place un comité de la protection du milieu marin dont les missions sont énumérées aux articles 39 et 40. Ce comité doit « examiner toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation dans le domaine de la

⁴⁸³ Article 57, Charte des Nations Unies : « 1. Les diverses institutions spécialisées créées par accords intergouvernementaux et pourvues, aux termes de leurs statuts, d'attributions internationales étendues dans les domaines économique, social, de la culture intellectuelle et de l'éducation, de la santé publique et autres domaines connexes sont reliées à l'Organisation conformément aux dispositions de l'Article 63. 2. Les institutions ainsi reliées à l'Organisation sont désignées ci-après par l'expression "institutions spécialisées" ».

⁴⁸⁴ Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

⁴⁸⁵ R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The law of the sea, op.cit.*, pp. 457-458 : « *While in theory each State remains free to apply its own legal standards relating to such matters as seaworthiness and crew qualifications to ships flying its flag and, to a more limited extent, to foreign ships entering its ports or territorial sea, there would be chaos if those standards varied widely or were incompatible* ».

⁴⁸⁶ C. TRELAUNY, « The IMO : Maritime Security, An essential Feature for Sustainable Maritime Development and Global Ocean Governance », in D. J. ATTARD, R. BALKIN, D. GREIG, *The IMLI treatise on global ocean governance, Volume III: IMO and global ocean governance, Oxford, Oxford University Press*, p.104 : « *The main focus is on preventive security through risk management, deterrence, and threat transfer, rather than countering terrorism per se* ».

⁴⁸⁷ Désormais Convention OMI.

⁴⁸⁸ Le mandat de l'OMI au titre de l'article 1 de la Convention de Genève du 6 mars 1948 portant création de l'OMI est : « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de s'occuper des questions juridiques liées aux objectifs énoncés dans le présent article ».

prévention de la pollution des mers par les navires et de la lutte contre cette pollution »⁴⁸⁹. Il peut en outre « faire des recommandations et élaborer des directives »⁴⁹⁰. Sur ce dernier point, l'article 40 consacre le rôle normatif du comité en matière de lutte contre la pollution :

Le Comité de la protection du milieu marin soumet au Conseil : « a) Les propositions de règlements sur la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ainsi que les propositions d'amendements à ces règlements que le Comité a élaborées ; « b) Les recommandations et les directives qu'il a élaborées ; « c) Le rapport sur ses travaux depuis la dernière session du Conseil⁴⁹¹.

La Convention OMI a aussi instauré un comité de la sécurité maritime dont les missions sont énumérées à l'article 29⁴⁹². L'activité normative de l'OMI est réellement imposante : les nombreuses conventions internationales conclues dans le cadre de cette organisation en sont une preuve tangible⁴⁹³.

Ces instruments juridiques de l'OMI ont donné corps au cadre juridique général établi par la Convention de Montego Bay et les autres textes internationaux relatifs au droit de la mer⁴⁹⁴. Robert BECKMAN relève justement à ce propos que « *1982 UNCLOS is a "framework convention" therefore, many of its provisions can be implemented only through specific operative provisions in other international agreements, especially IMO Conventions* »⁴⁹⁵. Selon Augustin BLANCO-BAZAN, la Convention de Montego Bay en plus d'être une Convention-cadre pour les Conventions IMO, constitue « *an 'umbrella' treaty because most of its provisions, being of a general kind, rely for their implementation on specific operative regulations*

⁴⁸⁹ Article 39, Convention OMI.

⁴⁹⁰ *Ibidem*.

⁴⁹¹ Article 40, Convention OMI.

⁴⁹² Article 29, Convention IMO : « a) Le Comité de la sécurité maritime examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que [...] les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, [...] la réglementation de la sécurité en mer, [...] ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime ».

⁴⁹³ Le plus connues sont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA), la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC). Il faut relever toutefois que l'organisation a élaboré bien d'autres textes internationaux et instruments juridiques moins connues. Voir ces instruments internationaux sur, <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>.

⁴⁹⁴ A. BLANCO-BAZAN, « The IMO: Working within the UNCLOS Framework and Global Ocean Governance », in D. J. ATTARD, R. BALKIN, D. GREIG, *The IMLI treatise on global ocean governance, Volume III: IMO and global ocean governance*, Oxford, Oxford University Press, 2018, p.33 : « [...] give substance and content to the UNCLOS instructions ».

⁴⁹⁵ R. BECKMAN, « 1982 UNCLOS, MASS and IMO Instruments », *IMO Seminar on Development of a Regulatory Framework for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*, 7 September 2022, Head, Ocean Law & Policy Programme, Centre for International Law, National University of Singapore, p.10.

contained in other international agreements»⁴⁹⁶. L'OMI a également favorisé la clarification du contenu de certaines infractions relevant des conventions internationales qui n'ont pas été prises en compte par la Convention de Montego Bay. On peut citer l'exemple du brigandage qu'elle dissocie clairement de la piraterie⁴⁹⁷.

En dehors des conventions internationales, l'OMI a mis au point d'autres instruments juridiques tels que le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le 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, ainsi que le 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. L'objectif de ce dernier est de *provide Member States with an aide-mémoire to facilitate the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*⁴⁹⁸. Le Code invite les États à établir leurs compétences à l'égard des actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires et à les ériger en infractions au sein des législations nationales⁴⁹⁹.

L'OMI a également mis en place des guides non contraignants tels que des lignes directrices pour le sauvetage en mer et les mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer du 12 juin 200. Cette circulaire a précédé l'adoption de la Convention internationale contre la criminalité transnationale organisée. La circulaire recommande aux États de prendre des mesures pour éliminer des pratiques dangereuses en mer telles que le transport de migrants sur des navires qui ne sont pas dotés « des effectifs, de l'équipement ou du permis appropriés aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux »⁵⁰⁰. Elle indique que ces mesures doivent être prises « conformément au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés »⁵⁰¹.

⁴⁹⁶ A. BLANCO-BAZAN, « The IMO: Working within the UNCLOS Framework and Global Ocean Governance », in D. J. ATTARD, R. BALKIN, D. GREIG, *The IMLI treatise on global ocean governance, Volume III: IMO and global ocean governance, op. cit.*, p.31.

⁴⁹⁷ Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, A 26/Res.1025, p.4 : « 2.2 "Armed robbery against ships" means any of the following acts: any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea; any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above ».

⁴⁹⁸ IMO, Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, A 26/Res.1025, p.4.

⁴⁹⁹ *Ibidem*, p.5 : « 3.1 States are recommended to take such measures as may be necessary to establish their jurisdiction over the offences of piracy and armed robbery against ships, including adjustment of their legislation, if necessary, to enable those States to apprehend and prosecute persons committing such offences ».

⁵⁰⁰ *Ibidem*, p.5.

⁵⁰¹ Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer du 12 juin 2001, pp.2-3, voir *spé.* point 5 et 8.

La circulaire invite aussi les États à coopérer aux fins de la prévention et de la répression de ces pratiques dangereuses ⁵⁰² et à prendre des dispositions requises pour empêcher les navires qui s'y adonnent d'appareiller « jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord »⁵⁰³. Il faut relever aussi les directives sur le traitement des personnes secourues en mer⁵⁰⁴ qui recommandent aux États de coopérer pour effectuer les enquêtes, pour protéger les scènes de crime et pour sécuriser les éléments de preuve⁵⁰⁵. Sur le plan régional, l'OMI a favorisé l'adoption du Code de conduite de Djibouti signé en 2009.

Concernant la contribution normative de l'OMI, il faut nécessairement mettre en évidence le Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS qui énonce, en 9 règles, des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime. La règle 7 indique, par exemple, que « les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale »⁵⁰⁶. L'établissement de niveaux de sûreté par les États et la possession d'un plan de sûreté par le navire ont pour finalité d'identifier et de prévenir les menaces en vue de garantir une meilleure sûreté dans les ports en prenant des mesures adaptées.

Le Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS a fondé l'entrée en vigueur du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) qui constitue un instrument de référence en matière de sûreté maritime. Il a pour but de rendre les ports plus sûrs et constitue un outil de prévention puissant. La partie A du Code ISPS rassemble des prescriptions obligatoires alors que la partie B énonce des dispositions recommandées. Il prescrit que « chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la présente partie du Code »⁵⁰⁷. Les navires ont alors l'obligation de se mettre en conformité avec les prescriptions du Code ISPS mises en œuvre par les États dans les ports. L'OMI a également mis au point un guide pour la sûreté maritime concernant l'application du Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du code ISPS.

⁵⁰² *Idem*, p.3, voir *spé* point 8, 9.

⁵⁰³ Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer du 12 juin 2001, p.5, point 18.

⁵⁰⁴ MSC.167(78).

⁵⁰⁵ Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, p.8.

⁵⁰⁶ Code ISPS, Règle 7

⁵⁰⁷ Code ISPS, p.24. § 9.1.

L'OMI a adopté, en outre, des résolutions et ses Comités ont pris des circulaires en lien avec la sécurité maritime dont il importe d'examiner l'apport à la lutte contre la criminalité en mer.

2- La réponse par des règles et des directives spécifiques

Dans sa résolution A.1069 (28) du 29 novembre 2013, l'OMI invité les États *to cooperate with and assist States in the Gulf of Guinea to develop their national and regional capabilities to improve maritime governance in waters under their jurisdiction*⁵⁰⁸. Dans sa résolution du 15 décembre 2021, l'OMI a à nouveau condamné et déploré les actes de piraterie, les vols à main armée contre les navires et toutes les autres activités illicites dans le golfe de Guinée⁵⁰⁹.

Les circulaires du comité de la sécurité maritime (MSC) et du comité de la protection du milieu marin (MEPC) contribuent à la précision des obligations des États issues des Conventions IMO et des règles internationales liées à la sécurité maritime. Dans la résolution MSC 106/7 du 22 août 2022, le Secrétaire relate les faits nouveaux intervenus depuis la résolution MSC 105 relatifs à la piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires. Il rend compte des incidents reportés et communiqués par les États membres sur le module GISIS⁵¹⁰.

Selon ce système d'informations, « entre janvier et juin 2022, 69 incidents liés à des actes de piraterie ou à des vols à main armée à l'encontre de navires ont été signalés à l'Organisation comme s'étant produits ou ayant fait l'objet d'une tentative »⁵¹¹. Le module GISIS indique, par ailleurs, que les zones en proie aux actes de piraterie et aux vols à main armée au premier semestre de l'année 2022 étaient « les détroits de Malacca et de Singapour (36), l'Afrique de l'Ouest (13) et l'Amérique du Sud (Pacifique) (9), suivies de l'océan Indien (6), de l'Amérique du Sud (Atlantique) (4) et de l'Amérique du Sud (Caraïbes) (1) »⁵¹².

Dans la résolution MSC 107/7, le Secrétariat a fait état des éléments nouveaux survenus dans le domaine maritime depuis la résolution MSC 106/7 et a incité les États à communiquer des renseignements sur les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic illicite ou au transport de migrants par mer sur cette plateforme⁵¹³.

⁵⁰⁸ IMO, Resolution A.1069 (28), *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea*, A 28/Res.1069, 2013, p.5.

⁵⁰⁹ IMO, Resolution A.1159 (32), *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the gulf of Guinea*, A 32/Res.1159, 2021, p.4 : « *condemns and deplores piracy, armed robbery against ships and other illicit maritime activity, irrespective of where such acts have occurred or may occur.* »

⁵¹⁰ *Global Integrated Shipping Information System*.

⁵¹¹ OMI, Note du Secrétariat, Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires : Faits nouveaux intervenus depuis le MSC 105, MSC 106/7, 22 août 2022, p.2.

⁵¹² *Ibidem*, p.2.

⁵¹³ OMI, Comité de la sécurité maritime, Rapport du comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa cent septième session, MSC 107/20, 26 juin 2023, p.76.

Dans sa résolution, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, le MSC a adressé des recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression pour faire face à la piraterie et aux vols à main armée. La circulaire recommande, notamment, aux États de ne pas armer les gens de mer pour des raisons juridiques et de sécurité. Elle relève aussi les risques liés au recours, par contrat privé, à du personnel de sûreté armé à bord des navires de commerce. Toutefois, elle n'interdit pas l'embarquement des équipes militaires ou des agents de la force publique dûment habilités par le Gouvernement des États membres⁵¹⁴. Lorsqu'ils procèdent de la sorte, les États ont l'obligation « d'indiquer clairement les principes qui guident le recours à de telles équipes à bord de navires habilités à battre leur pavillon »⁵¹⁵. Cette circulaire insiste, également, sur la nécessité de reporter à l'OMI tous les actes de piraterie et de vols à main armée⁵¹⁶.

Par ailleurs, le MEPC a dressé une liste de tous les documents que les navires sont tenus de détenir à bord. Il s'agit de documents prescrits par l'OMI et ses conventions internationales. Par exemple, le navire doit posséder un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures en vue d'être en conformité avec la Convention MARPOL⁵¹⁷. Ils doivent également obtenir un plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage tel que requis par la règle V/7.3 de Convention SOLAS⁵¹⁸. Aussi, le MPEC a adopté des recommandations sur les meilleures pratiques à l'égard des États membres ou côtiers. Elles visent à « aider les États Membres à s'acquitter des responsabilités leur incombant en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, afin de garantir l'application et le contrôle du respect efficaces des prescriptions réglementaires de cette annexe »⁵¹⁹.

En dehors de son implication normative générale et spécifique, l'OMI contribue au renforcement de capacité des États. Elle prend part à la formation des acteurs du domaine maritime à l'Université maritime mondiale en Suède et à l'Institut de droit maritime international à Malte. Sa contribution globale à la lutte contre les activités illicites dans les

⁵¹⁴ OMI, MEPC, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires : Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, 12 juin 2015, pp.2-3.

⁵¹⁵ *Ibidem*, p.3.

⁵¹⁶ *Ibidem*, p.5.

⁵¹⁷ OMI, MEPC.1/Circ.902, 2022, Voir spé, *Annexes du document*, p.9 : « Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 6 de l'Annexe I de MARPOL, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL ».

⁵¹⁸ OMI, MEPC.1/Circ.902, 2022, Voir spé, *Annexes du document*, p.16 : « Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence.

⁵¹⁹ OMI, MEPC.1/Circ.884/Rev.1, 8 juillet 2021, p.1.

espaces maritimes est réelle tout comme celle de l'ONUDC dont l'action contre la criminalité en mer nécessite également une pleine attention.

B- Le rôle joué par ONUDC en mer dans la lutte contre la criminalité en mer

Anciennement appelée Office pour le contrôle des drogues et la prévention du crime (OCDPC), l'ONUDC joue un rôle remarquable dans la lutte contre la criminalité internationale et contre les drogues illicites. Elle intervient aussi bien à terre qu'en mer (1) et recourt également à la pratique des résolutions (2).

1- L'extension des actions contre la criminalité en mer

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée⁵²⁰ et ses Protocoles constituent les instruments internationaux les plus importants élaborés sous la houlette de l'ONUDC. La particularité de la Convention contre la criminalité réside dans le fait qu'elle soit entièrement dédiée à la lutte contre la criminalité internationale. Celle de ses Protocoles se trouve dans la prise en compte de deux formes de criminalité spécifiques en mer.

L'article premier de la Convention contre la criminalité énonce expressément qu'elle a pour objet de « promouvoir la coopération afin de prévenir et de combattre plus efficacement la criminalité transnationale organisée ». De cette façon, elle institue un cadre juridique général à la coopération internationale et se positionne ainsi comme un outil de prévention et de répression. La délimitation du champ d'application de la Convention à l'article 3 n'inclut pas explicitement les infractions graves commises dans les espaces maritimes, mais elle met en évidence la nature transnationale des activités ainsi que l'implication de groupes criminels organisés. Ces attributs sont caractéristiques des activités illicites qui se déroulent en mer.

En tout état de cause, l'eau ne lave pas les crimes. Qu'ils soient commis à terre ou en mer, ils sont passibles de sanctions. Dès lors, la Convention contre la criminalité organisée est en mesure d'être appliquée pour sanctionner les infractions ayant un caractère transnational en mer et pour prévenir la commission de toutes celles qui impliquent des groupes criminels organisés ou non, car une activité criminelle ne cesse pas d'en être une parce qu'elle n'est pas organisée. L'article 32 de la Convention sur la criminalité institue une Conférence des Parties pour « améliorer la capacité des États Parties à combattre la criminalité transnationale organisée et pour promouvoir et examiner l'application de la présente Convention ».

⁵²⁰ Désormais, Convention contre la criminalité.

L'ONUDC joue un rôle de coordination, d'assistance technique et de renforcement des capacités des acteurs impliqués dans la lutte contre la criminalité organisée. Elle a mis en place le Programme mondial contre la criminalité maritime. Elle collabore avec d'autres organisations telles que l'OMI et INTERPOL. L'ONUDC met aussi à la disposition des praticiens de la justice pénale, un manuel sur la criminalité maritime dans le cadre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime. Dans la préface du manuel, il est consigné qu'il sert « à la fois d'outil de formation dans le cadre des activités de renforcement des capacités menées par le Programme et de guide pour les praticiens de la justice pénale qui travaillent sur des affaires en lien avec la criminalité maritime »⁵²¹.

À l'Annexe B de ce manuel, se trouve un Guide sur l'emploi de la force par les sociétés privées de sûreté. Il a vocation à « aider les États où opèrent ou qui emploient des sociétés privées de sûreté à garantir que ces sociétés se conforment à des principes réalistes et applicables sur l'emploi de la force quelles que soient leurs opérations »⁵²². Le guide souligne que « chaque agent de sûreté armé sous contrat privé est responsable de toute décision qu'il prend d'employer la force. Tout emploi de la force doit être conforme à la politique d'emploi de la force et aux lois nationales applicables. »⁵²³

ONUDC a conçu, par ailleurs, des *Model Laws* qui visent à faciliter la réception des obligations internationales issues des traités internationaux dans les législations nationales. ONUDC fait accompagner ces lois types de commentaires en vue de guider les États dans la rédaction législative et leur fournit des informations optimales dans cette perspective. Les États sont invités à les ajuster et à les adapter à leurs réalités nationales. On peut mettre en avant la *Model Law against Trafficking in Persons*, la *Model Law against Smuggling of Migrants*. Cette loi type composée de 6 chapitres clarifie les dispositions du Protocole 1 et propose une trame législative à suivre par les États pour appliquer ce texte international.

L'initiative SHERLOC contribue à la mise en œuvre de la Convention contre la criminalité, de ses protocoles ainsi que des traités internationaux relatifs à la lutte contre le terrorisme par la vulgarisation d'informations les concernant. Cette plateforme diffuse, notamment, des renseignements sur les législations nationales relatives à différents types de criminalité en mer ainsi que les mesures prises par les États sur le plan interne en vue de la mise en œuvre des

⁵²¹ ONUDC, *Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, Vienne, 2021, p. iii.

⁵²² P. DREW, R. MCLAUGHLIN, *Guide sur l'emploi de la force par les sociétés privées de sûreté, Annexe B de Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, op. cit., p. v.

⁵²³ *Ibidem*, p. 40.

conventions internationales en cause. SHERLOC fournit, également, des jurisprudences liées à l'application de ces lois par pays et par type de criminalité. Par exemple, en matière de trafic illicite de migrants, plus de 832 jurisprudences sont référencées⁵²⁴. En matière de crimes affectant l'environnement, 204 décisions ont été rendues⁵²⁵.

ONUSDC agit contre la criminalité transnationale organisée dans sa globalité, mais elle s'occupe particulièrement des questions liées à la drogue qu'elle distingue du crime. Dans son rapport mondial sur les drogues en 2005, l'ONUSDC a souligné au sujet du marché des drogues que « le PNUCID était parvenu à une estimation globale de 360 milliards de \$ É.-U., dans une fourchette comprise entre 85 milliards et 1 000 milliards de \$ É.U. »⁵²⁶. En 2019, elle a relevé que « [...] le nombre d'usagers de drogues a augmenté de 30 % depuis 2009, où ils avaient été 210 millions à avoir consommé des drogues au cours de l'année écoulée »⁵²⁷. Le marché des drogues est donc lucratif et en plein essor.

En définitive, ONUSDC s'intéresse au crime dans sa globalité, dans sa spécificité et dans sa diversité. Elle s'est récemment préoccupée de la situation en Afrique de l'Ouest et a effectué une évaluation des menaces en mer dans cette zone. Elle a relevé que « la piraterie maritime a suscité une attention renouvelée dans le golfe de Guinée, 22 attaques pirates ayant été recensées au large des côtes béninoises en 2011 »⁵²⁸. Par ailleurs, en matière de lutte contre la pêche illicite en mer, on note un effort de catégorisation des activités liées à la pêche illicite⁵²⁹ qu'elle qualifie de « *crimes dans le secteur de la pêche* ».

ONUSDC se sert également des résolutions pour concrétiser la mise en œuvre du cadre juridique établi par la Convention contre la criminalité et par ses protocoles.

2- La réaction par la pratique des résolutions

⁵²⁴https://sherloc.unodc.org/cld/v3/sherloc/cldb/search.html?lng=en#c=%7B%22filters%22:%5B%7B%22fieldName%22:%22en%23_el.caseLaw.crimeTypes_s%22,%22value%22:%22Smuggling%20of%20migrants%22%7D%5D,%22sortings%22:%22%22%7D

⁵²⁵https://sherloc.unodc.org/cld/v3/sherloc/cldb/search.html?lng=en#c=%7B%22filters%22:%5B%7B%22fieldName%22:%22en%23_el.caseLaw.crimeTypes_s%22,%22value%22:%22Crimes%20that%20affect%20the%20environment%22%7D%5D,%22sortings%22:%22%22%7D

⁵²⁶ ONUSDC, *Rapport mondial sur les drogues, Volume I : Analyse*, 2005, p. 124.

⁵²⁷ ONUSDC, *Rapport mondial sur les drogues : résumé analytique conclusions et incidences stratégiques*, 2019, p.6.

⁵²⁸ ONUSDC, *Criminalité Transnationale Organisée en Afrique de l'Ouest : Une évaluation des menaces*, 2013, p.1.

⁵²⁹ UNODC, *UNODC approach to crimes in the fisheries sector*, 2011, p.3 : «UNODC divides crimes in the fisheries sector into two categories. First, crimes associated with the fisheries sector that have no direct connection with fishing operations but take place on fishing vessels, in fishing facilities or use fishing operations to commit or cover crimes. Second, crimes in the fisheries value chain that are closely linked to fishing operations, although they are not "illegal fishing" per se ».

ONUDC recourt également à la pratique des résolutions pour clarifier les obligations internationales des États dans la prévention et dans la répression des infractions graves en mer.

Par la résolution 9/1 relative à la mise en place du mécanisme d'examen de l'application de la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée et des protocoles s'y rapportant, ONUDC souhaite « améliorer la capacité des États parties à prévenir et combattre la criminalité transnationale organisée et promouvoir et examiner l'application de la Convention et des Protocoles s'y rapportant »⁵³⁰. Le renforcement des capacités des États est au cœur de la stratégie de l'Organisation qui soutient les États faiblement outillés afin qu'ils soient en mesure de remplir les obligations issues de la Convention et de ses protocoles.

Par la résolution 10/1 relative au lancement du processus d'examen du Mécanisme d'examen de l'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant, ONUDC incite les États à s'autoévaluer en répondant à des questions visant à analyser leur degré d'application et de mise en œuvre effective de la Convention et de ses protocoles. Ces informations sont ensuite transmises aux États évaluateurs en application à la section V de la Résolution 9/1 relative au processus d'examen.

À titre d'illustration, à l'Annexe III, il est joint un questionnaire d'auto-évaluation relatif à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et aux Protocoles s'y rapportant – auquel répondront les États ⁵³¹. Le point I. évoque la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée :

Axe thématique I : incrimination et compétence (art. 2, 5, 6, 8, 9, 10, 15 et 23 de la Convention) : Article 2. Terminologie : « 1. Les définitions énoncées à l'article 2 figurent-elles dans le cadre juridique de votre pays ? »⁵³²

Cette question permet d'examiner si l'État a été en mesure de prendre des mesures dans le droit interne pour assurer l'application effective des dispositions et notamment de préciser la terminologie des infractions visées à l'article 2.

⁵³⁰ Résolution 9/1, *Mise en place du Mécanisme d'examen de l'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant*, Nations Unies, *Rapport de la Conférence des Parties à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée sur les travaux de sa dixième session, tenue à Vienne du 12 au 16 octobre 2020*, CTOC/COP/2020/102/, 2020 2018, p.6. §8. B.

⁵³¹ Nations Unies, *Rapport de la Conférence des Parties à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée sur les travaux de sa dixième session, tenue à Vienne du 12 au 16 octobre 2020*, CTOC/COP/2020/102/, 2020, p.11.

⁵³² *Ibidem*, p.12.

Article 5. Incrimination de la participation à un groupe criminel organisé : « 3. La participation à un groupe criminel organisé a-t-elle le caractère d'infraction pénale dans le cadre juridique de votre pays, conformément à l'article 5 ? »⁵³³

Au sujet de l'article 5, la question souligne le critère fondamental de l'incrimination dans le droit pénal national des actes de criminalité. La même démarche a été suivie en ce qui concerne le Protocole 2 à propos de ses articles 3 et 5. S'agissant du Protocole 1, on note des questions intéressantes comme « le cadre juridique de votre pays établit-il une distinction entre le trafic illicite de migrants et la traite des personnes ? »⁵³⁴ ou encore, « le fait de fabriquer un document de voyage ou d'identité frauduleux, de procurer, de fournir ou de posséder un tel document (au sens de l'alinéa c) de l'article 3) afin de permettre le trafic illicite de migrants a-t-il le caractère d'infraction pénale dans le cadre juridique de votre pays [art. 6, par. 1, al. b)] ou constitue-t-il une infraction connexe ? »⁵³⁵. Ces questions permettent d'évaluer la qualité de l'incrimination des infractions dans le droit interne dans les États et de vérifier la conformité des mesures prises par les États en application du Protocole 1.

En somme, ONUDC s'occupe du phénomène de la criminalité dans son ensemble et davantage dans ses manifestations terrestres. Ses actions sont également tout particulièrement axées sur la lutte contre la drogue et non exclusivement sur le crime. Il en découle une difficulté de se concentrer sur la criminalité en mer en raison des missions élargies qu'assure l'organisation. Elle accompagne de même les États dans le renforcement de leurs capacités afin qu'ils puissent effectivement appliquer leurs obligations internationales issues de la Convention contre la criminalité organisée et de ses protocoles. Elle ne contribue pas de fait directement à la répression de la criminalité en mer, mais son action préventive à cette fin est remarquable.

En plus des agences spécialisées de l'ONU, d'autres organismes internationaux interviennent en mer et contribuent au déploiement d'une action globale contre la criminalité en mer.

§2. L'apport des autres organismes internationaux à la lutte contre la criminalité en mer

Bien que l'essentiel de leurs missions soit compris à terre, ces organismes internationaux, rattachés directement ou non à l'ONU, ont étendu leurs actions dans les espaces maritimes et prennent désormais en compte les situations en mer.

⁵³³ *Ibidem*, p.12.

⁵³⁴ *Ibidem*, p.24. § 53.

⁵³⁵ *Ibidem*, p.24. §54.

C'est le cas de la FAO dont l'engagement contre la pêche illégale (A) est remarquable. Par ailleurs, INTERPOL s'associe aux États dans le but d'apporter des réponses conjointes à la problématique de la criminalité (B).

A- L'engagement de la FAO contre la pêche illégale

L'implication de la FAO en matière de lutte contre la criminalité en mer passe par une action focalisée sur l'encadrement de la pêche (1) et par la mise au point de plans internationaux (2).

1- Une action focalisée sur l'encadrement de la pêche

L'acte constitutif de la FAO énonce, à son premier article, les buts de l'organisation et englobe la pêche dans ses domaines de prédilection⁵³⁶. C'est précisément dans le secteur de la pêche que sa participation à la lutte contre la criminalité en mer est dûment appréciable. La FAO intervient en édictant des politiques et mesures pour concourir à l'éradication des pêches illicites dans les espaces maritimes sous toutes leurs formes.

Elle joue un rôle essentiel dans la promotion de la pêche mesurée par le biais du Code de conduite pour une pêche responsable⁵³⁷. Le Code de conduite ne possède pas un caractère obligatoire, mais sa portée est mondiale. L'article 1 énonce que « 1.1 Le présent Code est facultatif. Cependant, certaines parties de celui-ci sont basées sur des règles pertinentes du droit international, y compris celles qui sont reflétées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ». Cette référence à la Convention de Montego Bay et aux autres règles du droit international donne une force notable à ses dispositions.

L'article 6 du Code de conduite consacre la responsabilité des États du pavillon dans la lutte contre la pêche illicite⁵³⁸. Cette disposition fait écho aux obligations de l'article 94 de la Convention de Montego Bay qui demande aux États d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les navires. Par ailleurs, le Code de conduite invite les États à s'assurer que les navires naviguant sous leur pavillon en haute mer ou dans les espaces sous souveraineté nationale d'autres États disposent d'une autorisation à cet effet⁵³⁹. En l'absence de cette

⁵³⁶ Article I, Acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, adopté à Québec le 16 octobre 1945 : « 1. L'Organisation réunit, analyse, interprète et diffuse tous renseignements relatifs à la nutrition, l'alimentation et l'agriculture. Dans le présent Acte, le terme « agriculture » englobe les pêches, les produits de la mer, les forêts et les produits bruts de l'exploitation forestière ».

⁵³⁷ FAO, Code de conduite pour une pêche responsable, Rome, 1995. Désormais, Code de conduite.

⁵³⁸ Article 6, Code de conduite : « 6.11 Les États autorisant des navires de pêche et des navires auxiliaires de la pêche à battre leur pavillon devraient exercer un contrôle effectif sur ces navires, de manière à garantir la bonne application du présent Code ».

⁵³⁹ Article 8, Code de conduite : « 8.2.2 Les États du pavillon devraient veiller à ce qu'aucun navire de pêche habilité à battre leur pavillon n'opère en haute mer ou dans les eaux placées sous la juridiction d'autres États, à

autorisation, les États doivent prendre des mesures d'exécution à l'encontre des navires qui méconnaissent cette règle⁵⁴⁰. De façon plus intéressante encore, le Code de conduite autorise les États à prévoir une législation nationale plus stricte en vue de dissuader les activités illicites liées au secteur de la pêche illicite⁵⁴¹.

D'un autre côté, la FAO s'est engagée dans la mise en œuvre de la Convention de Montego Bay par le biais de l'accord sur la gestion des stocks de poissons. L'Accord est fondamental à bien des égards, notamment dans la protection de ces espèces de poissons dans les zones qui ne relèvent pas des juridictions nationales des États. Il s'agit d'un instrument juridique contraignant dont le mérite est de donner effet aux dispositions de la Convention de Montego Bay en matière de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des grands migrateurs⁵⁴². Il contribue, également, à la consolidation des obligations internationales des États dans la protection de ces espèces de poissons dans la ZEE et au-delà. L'Accord enjoint, en outre, aux États d'œuvrer pour une pêche responsable et les incite à mettre en place des dispositifs de coopération à ces fins⁵⁴³.

Par ailleurs, l'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 est également digne d'intérêt⁵⁴⁴. Il affirme, tout d'abord, la responsabilité première des États du pavillon dans la lutte contre ces trois types de pêche illégale dans le préambule et leur demande de collaborer avec l'État du port afin de prendre des mesures appropriées à l'encontre du navire soupçonné

moins qu'un certificat d'immatriculation ne lui ait été délivré et qu'il n'ait été autorisé à pêcher par les autorités compétentes ».

⁵⁴⁰ *Ibidem*, « 8.2.7 Les États du pavillon devraient prendre des mesures d'exécution à l'encontre des navires de pêche habilités à battre leur pavillon dont ils ont constaté qu'ils ont contrevenu aux mesures de conservation et de gestion applicables y compris en faisant, lorsqu'il y a lieu, de la non-observation de ces mesures un délit en vertu de la législation nationale. Les sanctions encourues pour les infractions devraient être suffisamment rigoureuses pour garantir réellement le respect de ces mesures ».

⁵⁴¹ Article 7, Code de conduite responsable : « [...] 7.7.2 Les États devraient veiller à ce que leurs lois et réglementations prévoient des sanctions applicables en cas d'infractions, qui soient suffisamment rigoureuses pour être efficaces ».

⁵⁴² Voir à ce propos, article 64 de la Convention de Montego Bay : « 1. L'État côtier et les autres États dont les ressortissants se livrent dans la région à la pêche de grands migrateurs figurant sur la liste de l'annexe I coopèrent, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées, afin d'assurer la conservation des espèces en cause et de promouvoir l'exploitation optimale de ces espèces dans l'ensemble de la région, aussi bien dans la zone économique exclusive qu'au-delà de celle-ci ».

⁵⁴³ Article 6, l'Accord : « Les États appliquent largement l'approche de précaution à la conservation, à la gestion et à l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs afin de protéger les ressources biologiques marines et de préserver le milieu marin ».

⁵⁴⁴ FAO, 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, adoptée le 22 novembre 2009 et est entré en vigueur le 5 juin 2016. L'accord est ratifié par 77 États seulement.

de se livrer à la pêche INN⁵⁴⁵. Les États ne doivent pas autoriser l'entrée dans leurs ports aux navires qui sont soupçonnés de se livrer à la pêche INDNR ou d'y avoir contribué⁵⁴⁶.

L'action de la FAO en faveur d'une pêche responsable passe également par l'adoption de plans internationaux contre la pêche illégale.

2- La mise au point de plans internationaux contre la pêche illégale

La FAO a mis au point des plans internationaux afin de préciser les obligations internationales des États en matière de lutte contre la pêche illégale. Ces instruments juridiques n'ont toutefois pas une nature contraignante et sont facultatifs. Leur portée est donc, de fait, relativement réduite même s'ils contribuent en théorie à la clarification des dispositions générales de la Convention de Montego Bay.

Le plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INDNR) en constitue un exemple concret. Le PAI-INDNR effectue, d'ores et déjà, une distinction entre la pêche illicite⁵⁴⁷, la pêche non déclarée⁵⁴⁸ et la pêche non réglementée⁵⁴⁹. Au point 10, il indique que « les États devraient donner pleinement effet aux normes appropriées du droit international, en particulier telles qu'elles sont exprimées dans la Convention des Nations Unies de 1982, afin de prévenir, de contrecarrer et d'éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ».

⁵⁴⁵ Article 20, 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 : « 2. Lorsqu'une partie a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec le présent accord. [...] ».

⁵⁴⁶ Article 18, 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 : « 1. Lorsqu'à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, la partie qui procède à l'inspection [...] b) refuse au navire en question l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement ».

⁵⁴⁷ Article 3, PAI-INDNR : « 3.1 Par pêche illicite, on entend des activités de pêche : 3.1.1 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 ; [...] ou 3.1.3 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 ».

⁵⁴⁸ Article 3, PAI-INDNR : « 3.2 Par pêche non déclarée, on entend des activités de pêche : 3.2.1 qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ».

⁵⁴⁹ Article 3, PAI-INDNR : « 3.3 Par pêche non réglementée, on entend des activités de pêche : 3.3.1 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 organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ».

Le PAI-INDNR prend alors appui sur la Convention de Montego Bay qui encadre la pratique de la pêche sans s'attarder sur les mesures à prendre par les États pour lutter contre toutes les activités illégales qui y sont liées. La concrétisation des dispositions de la Convention de Montego Bay et du PAI-INDNR passe par l'adoption de mesures par les États pour sanctionner les navires sans pavillon qui se livrent à ces activités dans la haute mer⁵⁵⁰. Le PAI-INDNR énumère, à la fois, des mesures générales à prendre par tous les États et formule distinctement celles que doivent adopter les États côtiers, les États du pavillon et les États du port.

S'agissant des États du pavillon, ils doivent « s'assurer que les navires de pêche autorisés à battre leur pavillon ne s'adonnent à aucune activité de pêche illicite, non déclarée et non réglementée et ne favorisent pas ce type d'activité »⁵⁵¹. En ce qui concerne les États côtiers, ils doivent surveiller les activités de pêche dans la ZEE et « [...] s'assurer qu'aucun navire ne s'adonne à la pêche dans ses eaux sans autorisation valable de pêcher délivrée par cet État côtier »⁵⁵². Lorsque ces activités se déroulent dans les espaces qui relèvent de leur souveraineté, les États doivent y attacher des sanctions rigoureuses pour dissuader les navires de s'adonner à ces pratiques⁵⁵³.

Le point 16 du PAI-INDNR requiert des États de prendre en compte tous les aspects des trois types de pêche prohibée dans leurs législations nationales.⁵⁵⁴ Les États du port ne doivent pas donner accès à leurs ports aux navires qui n'ont pas fourni une autorisation de pêche et des preuves suffisantes qu'elles n'ont pas participé ou collaboré à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée⁵⁵⁵. Cela dit, lorsque l'État du port dispose de preuves montrant qu'un navire s'est adonné à ces activités, il doit l'empêcher d'entrer dans ses ports⁵⁵⁶.

⁵⁵⁰ PAI-INDNR, point 20 : « Les États devraient prendre des mesures, conformément au droit international, au sujet des navires sans nationalité s'adonnant en haute mer à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ».

⁵⁵¹ PAI-INDNR, point 34.

⁵⁵² PAI-INDNR, point 51.3.

⁵⁵³ PAI-INDNR, point 21 : « Les États devraient s'assurer que les sanctions applicables à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée des navires et, dans toute la mesure possible, des ressortissants relevant de leur juridiction sont d'une sévérité suffisante pour contrecarrer efficacement ce type de pêche et pour priver les contrevenants des profits qui en découlent ».

⁵⁵⁴ PAI-INDNR, point 16 : « La législation nationale devrait porter de manière effective sur tous les aspects de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ».

⁵⁵⁵ PAI-INDNR, point 55 : « Avant d'autoriser l'accès au port, les États devraient exiger des navires de pêche et des navires utilisés pour des activités liées à la pêche qui demandent l'autorisation d'entrer dans leurs ports qu'ils les avertissent suffisamment longtemps à l'avance de leur entrée dans le port et fournissent un exemplaire de leur autorisation de pêcher et des renseignements détaillés sur leur sortie en mer et la quantité de poisson se trouvant à bord, compte dûment tenu des règles applicables en matière de confidentialité, afin de s'assurer que le navire n'a pas participé ni collaboré à des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée ».

⁵⁵⁶ PAI-INDNR, point 56 : « Lorsqu'un État du port détient la preuve qu'un navire ayant obtenu l'autorisation d'entrer dans ses ports a participé à des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, l'État du port

D'autres accords ont été conçus dans le cadre de la FAO comme l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion. Les États du pavillon doivent, notamment, s'assurer d'être en mesure d'exercer un contrôle effectif sur les navires avant de leur accorder leur pavillon⁵⁵⁷. En ce qui concerne la pêche, les États doivent répertorier les navires exerçant cette liberté en haute mer sous leurs pavillons et tenir à ce titre, un fichier consignait les navires autorisés⁵⁵⁸. La FAO a également mis au point le plan d'action international pour la réduction des captures accidentelles d'oiseaux de mer dans la pêche à la palangre, le plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche, le plan d'action international pour la conservation et la gestion des requins (PAI-REQUINS) et les directives d'application volontaire relatives aux programmes de documentation des prises.

Les accords et les différents plans conçus dans le cadre de la FAO ont permis d'édicter des règles spécifiques à prendre par les États dans les espaces qui ne relèvent pas de leur juridiction en vue de protéger les ressources de la haute mer. Elles renforcent la Convention de Montego Bay et les conventions internationales qui encadrent la pêche. La contribution normative de la FAO est alors assez significative. La portée des instruments juridiques élaborés reste toutefois limitée en raison de leur faible ratification par les États et de leur nature non contraignante.

En dehors de la FAO, INTERPOL est impliquée dans la répression de la criminalité en mer dans son ensemble et collabore avec les États ainsi que les organisations internationales à cette fin pour apporter des réponses collectives et adaptées.

B- Les réponses d'INTERPOL à la criminalité en mer

INTERPOL procède par la mutualisation des moyens en vue d'assurer une répression efficace des actes de criminalité en mer (1). L'organisation collabore avec les services de police des États pour effectuer des investigations et des poursuites en mer.

ne devrait pas autoriser ce navire à accoster ou à transporter du poisson dans ses ports et devrait avertir l'État du pavillon du navire concerné ».

⁵⁵⁷ Article III, Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion du 29 novembre 1993, p.3 : « (...) 3. Aucune Partie ne permet à un navire de pêche autorisé à battre son pavillon d'être utilisé pour la pêche en haute mer à moins d'être convaincue, compte tenu des liens existant entre elle-même et le navire de pêche concerné, qu'elle est en mesure d'exercer effectivement ses responsabilités envers ce navire de pêche en vertu du présent accord ».

⁵⁵⁸ Article IV, Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion du 29 novembre 1993, p.4 : « Chaque Partie doit, aux fins du présent accord, tenir un fichier des navires de pêche autorisés à battre son pavillon et autorisés à être utilisés pour la pêche en haute mer et prendre toutes les mesures éventuellement nécessaires pour s'assurer que tous ces navires de pêche soient inscrits dans ledit fichier ».

INTERPOL réalise, également, des opérations conjointes avec les États. Elle met à profit le concours des institutions et des services chargés de l'application de loi (2).

1- La répression renforcée par la mutualisation

INTERPOL favorise la coopération entre les institutions d'application de la loi ainsi que la coopération judiciaire par le biais de ses mandats d'arrêt internationaux. Elle procède par des échanges d'informations et des enquêtes collectives. Elle constitue un réseau et un service de renseignement à l'échelle mondiale. Son action est largement connue à terre. Même s'il ne s'agit pas d'une organisation ou d'une institution spécialisée sur les questions maritimes, sa participation en tant que plateforme globale de lutte contre la criminalité en mer mérite d'être analysée, car elle n'est pas anodine.

INTERPOL considère que la criminalité en mer est une menace à la sécurité internationale⁵⁵⁹. Elle soulève certaines pratiques liées aux activités criminelles en mer ainsi que les failles qui sont exploitées par les criminels pour arriver à leurs fins :

Les trafiquants versent des pots-de-vin aux employés portuaires ou leur forcent la main pour accéder aux conteneurs scellés afin de dissimuler des marchandises illicites dans des cargaisons licites. En mer, les trafiquants exploitent le défaut de surveillance de certaines voies de navigation et se servent de leur connaissance de l'environnement local et de l'espace maritime pour échapper aux autorités chargées de l'application de la loi⁵⁶⁰.

Dans son règlement adopté par l'Assemblée générale de l'Organisation à Vienne en 1956, sont énumérés les buts de cette organisation de police criminelle :

Elle a pour buts : a) d'assurer et de développer l'assistance réciproque la plus large de toutes les autorités de police criminelle, dans le cadre des lois existant dans les différents pays et dans l'esprit de la Déclaration universelle des droits de l'homme ; b) d'établir et de développer toutes les institutions capables de contribuer efficacement à la prévention et à la répression des infractions de droit commun⁵⁶¹.

INTERPOL dispose de 19 bases de données qui peuvent être exploitées aux fins d'enquêtes et de la recherche des personnes ou des navires mis en cause. Il existe, par exemple, une base de données SLTD relative aux documents de voyage et d'identité, le système d'information criminelle d'INTERPOL (ICIS), le système de reconnaissance faciale (IFRS), la base de données sur les bateaux volés (SVD), la base de données sur la piraterie maritime. INTERPOL

⁵⁵⁹ INTERPOL, « La criminalité maritime nuit à la liberté de navigation et au commerce mondial et constitue une menace pour la sécurité internationale et la sûreté individuelle », *on*, <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-maritime>

⁵⁶⁰ <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-maritime/Problematisques>

⁵⁶¹ Article 2, Règlement INTERPOL.

met, aussi, à la disposition des États, des ressources telles que les « le Groupe d'experts d'INTERPOL sur la lutte contre la traite des êtres humains »⁵⁶².

Sur le plan régional, INTERPOL collabore avec l'Union africaine pour effectuer des partages d'informations et pour permettre l'accès aux bases de données réciproques en vue de combattre la criminalité organisée en 2011 par le biais du programme « Programme INTERPOL d'appui à l'union africaine relativement à AFRIPOL (ISPA) ». Le but de cette coopération est, entre autres, d'« accroître les capacités d'AFRIPOL en matière de repérage et de démantèlement de réseaux criminels, dans les trois domaines suivants : terrorisme, criminalité organisée et nouvelles formes de criminalité, et cybercriminalité »⁵⁶³. INTERPOL collabore également avec des agences européennes, telles que Frontex, Eurojust, Europol et des institutions européennes comme le parlement européen et la Commission européenne.

En dehors de la collaboration avec les États et les organisations régionales et internationales comme il a été possible de le voir avec l'AGNU, INTERPOL effectue des opérations conjointes avec les États en mer pour procéder à l'arrestation des personnes mises en cause.

2- Les opérations conjointes en mer

INTERPOL a effectué en 2022, avec la police fédérale brésilienne, une enquête qui a permis de procéder à l'arrestation d'un ressortissant nigérian qui détenait 4,9 t de cocaïne avec lesquelles il s'est enfui du port de Rio de Janeiro. Le suspect a été, ensuite, conduit devant les juridictions brésiennes⁵⁶⁴.

INTERPOL a également mené des opérations contre la traite des êtres humains et le trafic de migrants par le biais de l'opération TURQUESA IV, WEKA II et STORM MAKERS. La première opération a donné lieu à 250 arrestations et a permis de secourir 130 victimes de la traite d'êtres humains et de détecter 9 000 migrants en situation irrégulière⁵⁶⁵. L'opération WEKA II a par ailleurs rendu possible 300 arrestations, le repérage de 700 victimes de la traite d'êtres humains et 4 000 migrants en situation irrégulière⁵⁶⁶. L'opération STORM MAKERS a donné lieu à 121 arrestations, la détection de 80 victimes de la traite d'êtres humains, de porter assistance à 3 400 migrants en situation⁵⁶⁷.

⁵⁶² AGNU, Résolution A/RES/73/1, *op. cit.*, p.4.

⁵⁶³ Programme INTERPOL d'appui à l'union africaine relativement à AFRIPOL (ISPA), p.2.

⁵⁶⁴ INTERPOL, *Rapport annuel*, 2022, p.12.

⁵⁶⁵ INTERPOL, *Rapport annuel*, 2022, p.18.

⁵⁶⁶ *Ibidem*.

⁵⁶⁷ *Ibidem*.

INTERPOL a mis au point des solutions conjointes pour combattre la criminalité sur le plan régional, notamment en Afrique et en Europe. La première opération conjointe coordonnée par INTERPOL a été réalisée avec le soutien des équipes nationales d'AFRIPOL pour lutter contre le trafic illicite de migrants et le trafic d'êtres humains. Cette opération a été menée avec 54 services d'application, a permis plus de 1000 arrestations et de secourir des victimes⁵⁶⁸. L'opération *Tripartite Spider* coordonnée par INTERPOL avec le soutien d'AFRIPOL pour lutter contre le terrorisme qui a permis d'effectuer l'arrestation de 14 présumés terroristes et de procéder à la saisie d'explosifs⁵⁶⁹. Les solutions conjointes pour combattre la criminalité en Europe et les principaux domaines de coopération se rapportent à la lutte contre l'immigration régulière⁵⁷⁰.

INTERPOL mène depuis quelques années une opération, d'envergure mondiale, *30 Days at Sea 3.0*, afin de lutter contre la criminalité liée à la pollution et de favoriser la sécurité environnementale. En 2021, la troisième édition de cette opération a permis d'effectuer 34 000 contrôles et d'identifier 1600 infractions liées à la pollution marine⁵⁷¹. En 2019, INTERPOL a piloté une opération interservices nommée *Neptune II* dans les ports d'Algérie, d'Espagne, de France, d'Italie, du Maroc et de la Tunisie. Elle avait pour finalité de détecter des combattants terroristes étrangers franchissant la Méditerranée en période estivale. Cette opération a donné lieu à l'arrestation de 16 combattants et de personnes s'adonnant au trafic de migrants, d'êtres humains et de stupéfiants⁵⁷².

Il faut cependant mettre en évidence le fait que l'action d'INTERPOL est principalement concentrée à terre et reste donc marginale en mer. Les ressources affectées à la mer sont limitées et les difficultés à appréhender les crimes maritimes sont plus complexes en mer que sur le territoire terrestre.

En guise de conclusion, il ressort de tout ce qui précède que la globalisation de la lutte contre la criminalité en mer contribue à la consolidation des compétences de l'État dans les espaces maritimes et favorise une réponse optimale par la mutualisation des stratégies et des moyens.

⁵⁶⁸ <https://www.interpol.int/fr/Actualites-et-evenements/Actualites/2023/Human-trafficking-and-migrant-smuggling-more-than-1-000-arrests-in-joint-INTERPOL-AFRIPOL-operation>

⁵⁶⁹ <https://www.interpol.int/fr/Actualites-et-evenements/Actualites/2023/Arrestation-de-14-terroristes-presumes-lors-d-une-operation-en-Afrique>

⁵⁷⁰ <https://www.interpol.int/fr/Nos-partenaires/Partenariats-avec-les-organisations-internationales/INTERPOL-et-l-Union-europeenne>

⁵⁷¹ INTERPOL, *Rapport annuel*, 2021, p.14

⁵⁷² INTERPOL, *Rapport annuel*, 2019, p.7.

L'action des organes onusiens est remarquable en ce qu'elle permet aux États d'aller à la rescousse des États « fragiles » et de mettre au point une synergie collective dans la lutte contre la criminalité en mer, à la fois dans les espaces sous souveraineté nationale et dans les espaces hors souveraineté nationale. Il a été vu que les institutions internationales jouent également un rôle fondamental dans la clarification, dans la précision et dans la consolidation des obligations incombant aux États sur le fondement des textes internationaux dédiés à la mer. Ils contribuent, aussi, à l'effectivité de la répression et à la poursuite des personnes soupçonnées de se livrer aux actes de criminalité en mer en vue d'éviter l'impunité.

Cette universalisation de la police des mers permet de mutualiser les efforts de lutte et de renforcer l'impact des interventions en mer. Les différentes résolutions des organes onusiens ont toutefois mis en évidence la responsabilité première de l'État du pavillon dans la lutte contre la criminalité dans la haute mer et l'obligation d'exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon. L'approche globale dans la lutte contre la criminalité en mer passe alors par le respect du principe de responsabilité et de complémentarité. Les États demeurent les acteurs principaux de l'exercice de leurs compétences dans les espaces maritimes en vue de la lutte contre la criminalité.

Chapitre II : La régionalisation de la lutte contre la criminalité en mer

En marge de l'approche globale, une dynamique régionale et sous-régionale se développe avec force et concourt également à la lutte contre la criminalité en mer. Cette « décentralisation » de la gouvernance maritime procède par l'adoption de normes et par l'institution de mécanismes « locaux » pour répondre aux particularismes continentaux. Le « régionalisme maritime » se concrétise dans le cadre de la coopération entre les États, et bien souvent, au sein des organisations régionales (OR).

Au sein de l'Union européenne (UE), il s'enracine profondément. Par le même temps, le leadership européen se développe de manière inédite en mer. Jamais une OR d'intégration économique *sui generis* n'a autant déployé ses ailes pour embrasser tant d'affaires du monde. Tout particulièrement, l'implication de l'UE dans les questions maritimes se manifeste par l'élaboration de politiques, de stratégies, de normes maritimes communautaires ainsi que par des actions parfois même en dehors des « frontières européennes ». Ainsi, elle contribue à lutter contre la criminalité tant au niveau régional qu'à l'échelle universelle.

Le régionalisme maritime « africain », quant à lui, bien que naissant, est prometteur. La plupart des États africains ont longtemps été en marge des positionnements du reste du monde face à l'« Océan mondial ». Cependant, ils ont fait preuve d'émancipation et se sont progressivement affirmés dans les questions relatives à la mer. Cette réponse tardive à l'appel de la mer ne les a toutefois pas empêchés de jeter les bases d'un cadre juridique communautaire et d'instituer des mécanismes spécifiques liés à la sécurité et à la sûreté maritime qui se consolident *pianissimo*. La prise de conscience du potentiel dont regorge l'« espace maritime africain » et d'une réelle opportunité de développement par ce qu'on a souvent machinalement appelé « l'économie bleue », a contribué à l'éveil des États côtiers. L'exemple des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui sont plus que jamais engagés dans la surveillance du golfe de Guinée traduit une volonté de faire de la lutte contre la criminalité en mer une priorité.

En vue d'analyser la pertinence du régionalisme maritime dans la lutte contre la criminalité en mer, il sera intéressant de s'appuyer sur les approches européennes et africaines sans intention comparative. On examinera au préalable cette « décentralisation » de l'action globale de lutte contre la criminalité en mer (Section I) dans son unité et dans sa diversité puis l'on présentera les actions régionales mises en œuvre (Section II).

Section I : La décentralisation de l'action globale de lutte contre la criminalité en mer

À l'instar des OI, les OR sont distinctes des États. Elles sont dotées des compétences propres : celles que les États membres leur ont expressément attribuées. Cette spécificité leur confère une indépendance et une autonomie institutionnelle qui leur permettent de mener des actions tout en respectant le principe de subsidiarité. De ce fait, elles occupent une place incontournable dans les relations internationales et jouent un rôle non négligeable dans la mise en œuvre du droit international.

La régionalisation de l'action en mer constitue alors un modèle de gouvernance maritime intermédiaire intéressant, parce qu'elle conjugue les avantages de la coopération multilatérale avec un cadre mieux adapté aux besoins et aux particularités d'une « région » donnée. Cette approche offre l'opportunité aux États d'ajuster les stratégies et les solutions aux réalités « locales », tout en favorisant une mutualisation des efforts, une coordination optimale des ressources et des moyens. Elle s'avère particulièrement pertinente pour répondre aux défis spécifiques posés par la criminalité en mer dans une région donnée.

L'analyse qui suit mettra alors en évidence la substance et la portée de cette démarche régionale dans la lutte contre la criminalité maritime (§1) avant de se concentrer les réponses élaborées dans les contextes européen et africain (§2). Cette réflexion approfondira alors ces dynamiques régionales et la manière dont elles contribuent à l'efficacité de l'action globale en mer contre la criminalité en mer.

§1. Le bien-fondé de l'approche régionale de lutte contre la criminalité en mer

La réflexion consistera à appréhender le régionalisme comme une réelle solution à la lutte contre la criminalité en mer (A) et à mettre en lumière les particularités continentales liées à chaque approche considérée (B).

A- Le régionalisme comme une réelle solution à la lutte contre la criminalité en mer

Avant tout approfondissement, il est nécessaire de faire un détour en vue de prendre position sur le diptyque « universalisme-régionalisme » en droit de la mer (1) avant de rendre compte de la pertinence du régionalisme dans la lutte contre la criminalité en mer (2).

1- Le diptyque « universalisme-régionalisme » en droit de la mer

Avoir de la curiosité pour les particularismes qui se développent en marge du commun dès que l'on évoque les mouvements d'ensemble n'est pas un effet de mode. Le sujet est, par ailleurs, loin d'être rébarbatif, car il suscite continuellement des réflexions novatrices. Les perceptions et les angles d'approche nouveaux sont le cours naturel d'une analyse vivante et une garantie contre l'absolutisme des dogmes auxquels on ne peut se résoudre. De telle manière, la curiosité plus ou moins nourrie de scepticisme est le mouvement naturel du chercheur devant toute hypothèse nouvelle. On peut remettre en question les interactions entre les concepts mais on ne peut pas discuter des faits. Le fait régional dans la société internationale, en l'occurrence, n'est aucunement un fait nouveau⁵⁷³. Il s'impose à plus forte raison et est désormais inévitable⁵⁷⁴. Avec encore plus de certitude, on peut même soutenir qu'il va croissant.

La confrontation que l'on n'a de cesse d'opérer entre le régionalisme et l'universalisme, à tout point de vue, ne relève pas d'une vaine construction théorique de la pensée. Il est naturel d'interroger leur compatibilité en vue de s'assurer que la diversité des pratiques régionales ne remet pas en cause l'unité du droit international. Le conflit entre universalisme et régionalisme est résolument présent dans toutes les branches du droit international public et va jusque dans le droit des affaires⁵⁷⁵. D'ailleurs, même la notion de région était déjà jugée « ambiguë »⁵⁷⁶ et sa définition au sens du droit international n'a jamais été chose facile⁵⁷⁷. En outre, il y a une certaine omniprésence différenciée du régionalisme dans le domaine de la sécurité collective : les OR sont de cette façon des acteurs de la sécurité collective régionale et des acteurs globaux de la sécurité collective⁵⁷⁸.

⁵⁷³ J-M. BIPOUN-WOUM, *Le droit international africain : problèmes généraux, règlement des conflits*, Paris, LGDJ, 1970, p.2 : « Nous désirons aussi, avec ferveur, l'universalité des normes du droit des gens, mais la pratique internationale, la condition sociale et politique de certains peuples nous forcent à reconnaître qu'en réalité, leur majorité présente un caractère particulariste puisque chaque continent ou région fait état de ses particularités ». Alejandro ALVAREZ souligne à ce propos que depuis quelques années, on assiste à la formation d'un droit international *européen*, un droit international *soviétique*, un droit international *océanien* et un droit international *africain*. Voir à ce propos, A. ALVAREZ, *Le droit international nouveau dans ses rapports avec la vie actuelle des peuples*, Paris, Pedone, 1959, pp. 446-447.

⁵⁷⁴ J. R. DE ORUE Y ARREGU, « Le régionalisme dans l'organisation internationale », *Recueil des Cours de l'Académie de Droit international*, vol. 53, 1935, BRILL, p.8.

⁵⁷⁵ G. NGOUMTSA ANOU, « La régionalisation par le droit : l'exemple de l'OHADA », in S. DOUMBE-BILLE, (dir.), *La régionalisation du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2012, pp.190-207.

⁵⁷⁶ J-C. GAUTRON, « Avant-propos », in *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, Société française pour le droit international, Actes du Colloque de Bordeaux des 20-21-21 mai 1976, Paris, Pedone, 1977, p.1.

⁵⁷⁷ La région va au-delà d'une représentation spatiale et transcende le relativisme géographique. Comme le souligne Kiara NERI, « la société internationale connaît pourtant des institutions qui, sans être universelles, regroupent des États de plusieurs continents. Voir à ce propos, K. NERI, « La sous-régionalisation », in S. DOUMBE-BILLE, (dir.), *La régionalisation du droit international*, op. cit, p.212.

⁵⁷⁸ L. BALMOND, « La sécurité collective », in S. DOUMBE-BILLE (dir.), *La régionalisation du droit international*, op. cit, pp. 21-51.

Ainsi, s'il ne faut pas déconsidérer les frictions qui peuvent résulter de cette « cohabitation », les craintes d'une possible fragmentation du droit international se doivent d'être dépassionnées et doivent se garder d'être exagérées. En surmontant les appréhensions avec équanimité, la régionalisation du droit international trouve sa pertinence et son importance. Et surtout, on admet mieux qu'il est vain de vouloir le dissocier de l'universalisme ou de l'évincer car ils sont, plus que jamais, indissociables. La Charte reconnaît elle-même les OR, leur contribution au progrès du droit international tout en consacrant leur subordination étroite aux buts et principes des NU. Le régionalisme n'entraîne donc pas nécessairement le fractionnement de l'universalisme et n'est pas toujours en concurrence avec lui. Tout au contraire, il le consolide aussi longtemps qu'il reste en phase avec le système universel⁵⁷⁹. Naturellement, ce serait une « « provocation » que ne pas marquer tout de suite que le rapport hiérarchique est concevable dans un seul sens, du tout vers la partie »⁵⁸⁰. Ainsi, le « [...] le régionalisme apparaît comme une manière de décentralisation dans l'organisation internationale »⁵⁸¹ et contribue à sa mise en œuvre.

En droit de la mer, le régionalisme a été d'abord perçu comme une « tendance » avec « l'existence de certains rites particuliers »⁵⁸² avant de s'imposer véritablement comme un fait incontestable et plus loin, comme une source de droit. Jean-Pierre QUENEUDEC n'a-t-il pas affirmé à une certaine époque, dominée par le jacobinisme de l'espace, que « la mer, milieu international par excellence, ne peut être régie que par des normes universelles »⁵⁸³ ? Cependant, il a nuancé son propos et n'a pas manqué d'admettre qu'il existe un régionalisme qui se manifeste de plusieurs façons⁵⁸⁴. Il a surtout reconnu que « [...] l'universalisme n'est pas toujours praticable et que le régionalisme est souvent la seule voie possible dans certains domaines du droit de la mer »⁵⁸⁵.

On peut donc soutenir que « [...] les dispositifs régionaux ne bouleversent pas les compétences habituelles des États liées à la nature juridique des espaces, telles que définies par la Convention

⁵⁷⁹ *Ibidem*, p. 22 : « Dès lors, si la sécurité collective n'exclut pas les systèmes régionaux de sécurité, c'est pour autant qu'ils en respectent les principes et demeurent subordonnés au système universel. C'est cette subordination qui va contribuer à faire disparaître le caractère potentiellement agressif de l'alliance. La sécurité collective régionale a donc un sens mais pour autant qu'existe une articulation avec l'universel ».

⁵⁸⁰ L. DUBOUIS, « Les rapports du droit régional et du droit universel », *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, op. cit., p.274.

⁵⁸¹ J-M. BIPOUN-WOUM, *Le droit international africain : problèmes généraux, règlement des conflits*, op. cit., p.23.

⁵⁸² J-P. QUENEUDEC, « Les tendances régionales dans le droit de la mer », *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, op. cit., p.257.

⁵⁸³ *Ibidem*, p.257.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, 257.

⁵⁸⁵ *Ibidem*, p.262.

des Nations Unies sur le droit de la mer »⁵⁸⁶. Ainsi, le régionalisme trouve sa pertinence dans le droit de la mer et il est d'importance plus particulièrement dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité dans les espaces maritimes.

2- La pertinence du régionalisme dans la lutte contre la criminalité en mer

De manière générale, la Convention de Montego Bay, à divers endroits, évoque la « région » ainsi que la « sous-région »⁵⁸⁷, le « régional » et le « sous-régional »⁵⁸⁸. Elle approuve également l'existence de « particularités régionales »⁵⁸⁹ dans le nouveau droit de la mer à la différence des conventions de Genève sur le droit de la mer. De manière plus particulière, une attention est accordée à la coopération à l'échelle mondiale puis au niveau régional aux fins de la protection du milieu marin comme l'indique l'article 197⁵⁹⁰.

Cette disposition illustre alors la pertinence du régionalisme dans la prévention et dans la répression des atteintes au milieu marin. Pour certaines formes de criminalité, telles que le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en haute mer, la Convention de Montego Bay évoque la coopération pour leur répression sans mettre au clair s'il faudra procéder par une coopération régionale, mondiale ou encore bilatérale⁵⁹¹. Il en va de même pour la lutte contre la pollution⁵⁹². Par ailleurs, l'article 100 de la Convention de Montego Bay fait de la coopération en vue de la répression de la piraterie, une obligation pour les États qui transcende alors une simple recommandation.

⁵⁸⁶ W. GRAF VITZHUM, « Droit de l'environnement marin et régionalisme », in W. GRAF VITZHUM, C. IMPERIALI (dir.), *La protection régionale de l'environnement marin : approche européenne*, Paris, Economica, 1992, p.20.

⁵⁸⁷ Elles apparaissent 35 fois dans le texte de la Convention de Montego Bay. Voir à ce propos les articles 7, 62, 64, 69, 70, 161, 163, 211, 276, 277 etc.

⁵⁸⁸ On les trouve 11 fois dans la Convention de Montego Bay. Par exemple, les articles 61 et 119 parlent de « normes minimales internationales généralement recommandées au plan sous-régional, régional ». Par ailleurs, l'article 207 dit que « 3. Les États s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié ». L'article 212 énonce que : « 3. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter sur le plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution ».

⁵⁸⁹ La Convention de Montego Bay les mentionne aux articles 197 et 207.

⁵⁹⁰ Article 197, Convention de Montego Bay : « Les États coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales ».

⁵⁹¹ Voir à ce propos article 108, Convention de Montego Bay.

⁵⁹² Article 43, Convention de Montego Bay : « Les États utilisateurs d'un détroit et les États riverains devraient, par voie d'accord, coopérer pour : [...] b) prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ».

Dans d'autres contextes, notamment à l'article 61, la Convention de Montego Bay énonce que « 2. L'État côtier et les organisations internationales compétentes, sous-régionales, régionales ou mondiales, coopèrent selon qu'il convient en vue de la conservation des ressources biologiques de la haute mer ». De plus, en vue d'assurer la conservation et à la gestion des ressources biologiques en haute mer, l'article 118 de la Convention de Montego Bay énonce que les États, « à cette fin, [...] coopèrent, si besoin est, pour créer des organisations de pêche sous-régionales ou régionales ». L'article 63 énonce la même obligation pour la sauvegarde des stocks de poissons se trouvant dans les zones économiques exclusives de plusieurs États côtiers ou à la fois dans la zone économique exclusive et dans un secteur adjacent à la Zone.

En vue de prévenir, de réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, la Convention de Montego Bay encourage les États à adopter non seulement des lois et des règlements sur le plan national, mais également des règles et des normes sur le plan régional pour donner effet aux textes internationaux⁵⁹³. Ils peuvent exercer cette compétence normative dans le cadre des OI ou dans le cadre d'une conférence diplomatique. S'agissant du développement et du transfert des techniques marines, l'article 268 énonce que les États, doivent « promouvoir : « e) la coopération internationale à tous les niveaux, notamment la coopération régionale, sous-régionale et bilatérale ».

Il existe, dès lors, dans la Convention de Montego Bay, une volonté d'admettre les approches et les pratiques régionales comme un moyen de coopération entre les États en vue de la concrétisation des objectifs de la Convention et aussi comme une solution à la lutte contre les activités illicites. Une fois que l'on approuve le régionalisme comme une réelle issue et qu'on l'analyse comme décuplant l'action des États en mer, il convient de mettre en lumière les spécificités continentales liées au régionalisme maritime.

B- Les spécificités continentales liées au régionalisme maritime

Les approches régionales européenne et africaine ont chacune leur spécificité. Elles tirent leur singularité du rapport que possède chaque continent avec la mer et des orientations prises *accordingly*. L'originalité du régionalisme maritime européen sera exposée (1) puis on s'intéressera aux particularités du régionalisme maritime africain (2).

1- L'originalité du régionalisme maritime européen

⁵⁹³ Voir à ce propos, les articles 207, 208, 210, 212 de la Convention de Montego Bay.

Fille de l'Océan et de Téthys, « dissocier l'Europe et la mer reviendrait à faire fi de la géographie, de l'histoire et même de la mythologie européennes »⁵⁹⁴ car « la vocation de l'Europe est largement maritime »⁵⁹⁵. L'Europe dispose d'un potentiel maritime important⁵⁹⁶. Elle est la première puissance économique et maritime mondiale⁵⁹⁷, forte de la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Baltique⁵⁹⁸. Elle dispose également de la plus grande « ZEE combinée » au monde⁵⁹⁹. Cet atout est « synonyme à la fois d'opportunités et de défis »⁶⁰⁰.

S'il est avéré que l'Europe entretient, à juste titre, des liens robustes avec la mer, il est déconcertant de constater que les textes fondateurs de l'UE quant à eux, n'ont pas eu d'égard pour elle. Ainsi, le premier paradoxe de l'UE au sujet de la mer peut être souligné par analogie avec ce que Peter LANGLAIS affirmait au sujet du droit européen de la sécurité maritime : « [...] l'abondance du droit dérivé en la matière contraste avec le laconisme, sinon le silence, du droit primaire »⁶⁰¹. Il existe alors un défaut de compétence *ab initio* comme le relève Elie JARMACHE⁶⁰² et les différentes évolutions des traités fondateurs de l'UE n'ont pas spécialement marqué une meilleure prise en compte de la question maritime.

⁵⁹⁴ D. LE MORVAN, « La politique communautaire de protection de l'environnement marin », in *Droit de l'environnement marin : développements récents*, Actes du colloque de Brest des 26 et 27 novembre 1987, Paris, Economica, 1988, p.103.

⁵⁹⁵ *Ibidem*, p.103

⁵⁹⁶ L. BALMOND, « Retour sur la Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne », *Paix et sécurité européenne et internationale*, 2015, vol 2, p.1 : « l'Union européenne compte 23 États côtiers et 26 États de pavillon et [...] 90% de son commerce extérieur et 40% de son commerce intérieur ont recours au transport maritime » ; voir eg. T. ROUSSEAU « Union européenne : le défi maritime », *Etudes marines*, n°7, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2014, p.51 : « [...] l'Europe est par nature un continent maritime. Avec son littoral de plus de 70 000 km pour la « seule UE », et son total de 25,3 millions de km² de zones économiques exclusives – si l'on additionne toutes les ZEE des pays membres de l'Union, et essentiellement grâce à la France et à ses outre-mer –, l'Europe dispose de la première zone maritime mondiale ».

⁵⁹⁷ E. DESCLÈVES, « L'Europe, la puissance et la mer », *Question d'Europe*, n°321, 2014, p.5.

⁵⁹⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au comité économique et social européen et au Comité des régions Bruxelles, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, COM (2007) 575 final du 10.10.2007, p.4 : « L'Europe compte 70 000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers : l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire. Les régions maritimes de l'Union européenne contribuent pour environ 40 % au PIB et représentent environ 40 % de sa population ».

⁵⁹⁹ Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et de son plan d'action, *Renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'UE pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine maritime*, JOIN (2023) 8 final du 10.03.2023, p.2 : « Ensemble, les États membres de l'UE forment la plus grande zone économique exclusive combinée au monde. L'économie de l'UE dépend dans une large mesure de la sécurité et de la sûreté des océans ».

⁶⁰⁰ L. POITOU, « La Boussole stratégique, l'Europe et la stratégie de sûreté maritime », *Cahiers de la sécurité et de la justice*, n°57, 2023, p.13.

⁶⁰¹ P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p.56.

⁶⁰² E. JARMACHE, « Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale (l'espace maritime communautaire) », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco des 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, p.18 : « On mesure l'importance de ce facteur géographique qui fait défaut à l'Union européenne ; elle n'a pas d'assise territoriale, hors de celle que lui procurent les États membres, qui lui permettrait de se projeter en mer, de disposer directement de « prolongements maritimes ».

L'article 2 du traité de Rome 2 énonce l'objet de la Communauté économique européenne (CEE) :

La Communauté a pour mission, par l'établissement d'un marché commun et par le rapprochement progressif des politiques économiques des États membres, de promouvoir un développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté, une expansion continue et équilibrée, une stabilité accrue, un relèvement accéléré du niveau de vie, et des relations plus étroites entre les États qu'elle réunit⁶⁰³.

Il est évident que le dessein poursuivi au départ était essentiellement économique. Toutefois, on note que l'article 84 du traité de Rome instituant la CEE mentionne la « voie navigable » et « la navigation maritime » sans leur consacrer des développements approfondis. Dans le traité de Maastricht, d'un autre côté, le titre V consacre des dispositions concernant une « politique étrangère et de sécurité commune » et l'article J.1 établit ses objectifs. Il s'agit entre autres de veiller « au renforcement de la sécurité de l'Union et de ses États membres sous toutes ses formes ».

Si la mer n'a pas été un sujet de prédilection dans les traités fondateurs, il faut néanmoins souligner que l'article 83 du traité sur le fonctionnement de l'UE traite de la criminalité « transfrontalière » :

Le parlement européen et le conseil, statuant par voie de directives conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans des domaines de criminalité particulièrement grave revêtant une dimension transfrontière résultant du caractère ou des incidences de ces infractions ou d'un besoin particulier de les combattre sur des bases communes. Ces domaines de criminalité sont les suivants : le terrorisme, la traite des êtres humains et l'exploitation sexuelle des femmes et des enfants, le trafic illicite de drogues, le trafic illicite d'armes, le blanchiment d'argent, la corruption, la contrefaçon de moyens de paiement, la criminalité informatique et la criminalité organisée.

Bien que les activités illicites soient avant tout envisagées dans leur manifestation maritime, il est frappant qu'elles aient été prises en compte dans leur diversité et de manière plus ou moins complète et que le traité souligne expressément des moyens de les combattre. Par ailleurs, l'article 87 du traité sur le fonctionnement de l'UE dispose que « 1. L'Union développe une coopération policière qui associe toutes les autorités compétentes des États membres, y compris les services de police, les services des douanes et autres services répressifs spécialisés dans les domaines de la prévention ou de la détection des infractions pénales et des enquêtes en la matière ».

⁶⁰³ Article 2, Traité instituant la Communauté économique européenne.

D'un côté, le déficit de prise en compte de la mer dans le droit primaire questionne, la légitimité de la participation de l'UE aux affaires maritimes et naturellement les fondements juridiques de ses actions en mer. D'un autre côté, s'il n'est pas étonnant que l'UE se saisisse de la mer, on se méprendrait en revanche à lui reconnaître une compétence en mer au même titre qu'aux États. On a pu lire en ce sens :

Sans doute l'action de la Communauté à l'égard de la mer n'est pas de la même nature que celle exercée par un État. Pour un État, son action ou sa compétence s'exerce en raison de ce qu'il est l'autorité publique possédant des pouvoirs sur un territoire et à l'égard d'une population, que ce territoire a (dans trois cas sur quatre) une façade maritime et cette population des activités marines ou maritimes, ces pouvoirs tombant dans ce que sommairement nous qualifierons l'imperium de cet État⁶⁰⁴.

Par ailleurs, si l'on n'a cessé de dire communément que la terre domine la mer et que le droit de la mer est celui de l'emprise des États sur leur territoire, l'UE n'est guère un État et déroge à la « territorialité »⁶⁰⁵. De telle façon, elle n'a donc, *in fine*, que des compétences fonctionnelles et d'attribution. Elle possède des compétences exclusives et des compétences partagées avec ses États membres⁶⁰⁶. Il reste que les compétences de l'UE ont radicalement évolué depuis le traité de Rome instituant la CEE. Son implication dans la construction et dans la mise en œuvre du droit international réside, entre autres, dans son adhésion aux OI⁶⁰⁷. Sur ce point, la participation des communautés européennes à la troisième conférence sur le droit de la mer en 1998⁶⁰⁸ en est une parfaite illustration. L'UE est aussi membre de certaines organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP)⁶⁰⁹.

Cependant, les liens qu'entretiennent le droit international de la mer et le droit de l'UE sont assez équivoques. S'il est vrai que le régionalisme européen en mer ne saurait, *a priori*, mettre en péril l'unité du droit international de la mer⁶¹⁰, la nature des rapports entre ces deux ordres juridiques est difficile à déterminer.

⁶⁰⁴ D.VIGNES, « La Communauté européenne dans le domaine du droit général de la mer », in T. TREVES, L. PINESCHI (eds), *The Law of the Sea : the European Union and its Member State*, The Hague Boston Cambridge, Martinus Nijhoff Publishers, 1997, p. 7.

⁶⁰⁵ L'UE ne possède pas de territoire. Le « territoire européen » sur lequel s'exerce ses compétences n'est que la somme des territoires de ses États membres.

⁶⁰⁶ Article 3, Traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE) du 13 décembre 2007, in JOUE, C 326/49, 26.10.2012.

⁶⁰⁷ Voir à ce propos, article 217, TFUE.

⁶⁰⁸ L'UE est partie à la Convention de Montego Bay et l'a ratifiée le 1 avril 1998. Cependant, elle ne peut se prononcer que sur les questions qui relèvent de sa compétence. Son impact sur ce fondement reste donc limité.

⁶⁰⁹ Par exemple, les communautés européennes ont signé l'accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI) le 6 juillet 2006. L'UE est également membre de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI) depuis le 27 octobre 1995, de la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est depuis le 18 novembre 1980 et de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'atlantique depuis le 17 novembre 1997.

⁶¹⁰ J. WOUTERS, *The Europeanisation of International Law*: « *The Status of International Law in the EU and Its Member States*, The Hague, T.M.C. Asser Press, 2008, p.209 : *At a most basic level, to argue that the application*

Lors du colloque de Monaco des 17 et 18 octobre 2013, la question s'est justement posée de savoir s'il s'agissait d'une cohabitation, d'une confrontation ou encore d'une coopération. Dans le contexte spécifique de la lutte contre la criminalité, on a pu lire que les interactions sont variables. Par exemple, en matière de lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Jean-Christophe MARTIN a estimé que « [...] l'action, tant normative qu'opérationnelle, de l'UE en matière de lutte contre la criminalité en mer, de sûreté maritime, s'inscrit pleinement dans le cadre du droit international de la mer »⁶¹¹. Par ailleurs, l'approche européenne en matière de protection de l'environnement marin contribue à renforcer et à préciser les obligations générales des États :

L'ordre normatif régional n'est pas en contradiction avec les règles générales du droit international universel relatives à la protection de l'environnement marin. Il ne leur fait même pas concurrence dans la mesure où, à certains égards, il apparaît comme remplissant une fonction d'application et d'approfondissement des normes générales ; tandis qu'à d'autres égards, il vient combler les lacunes du droit universel. Le particularisme européen est un particularisme à degrés⁶¹².

Dans une autre perspective, Françoise ODIER a souligné qu'en revanche en matière de sécurité maritime, il y a une cohabitation, mais qui a toujours débouché sur une coopération⁶¹³. Pour Jean-Pierre QUENEUDEC, en revanche, « [...] l'action de l'UE dans le domaine maritime se fait selon une approche différente de celle suivie dans le cadre de la CNUDM [...] »⁶¹⁴. Selon Elie JARMACHE, « [...] on devrait ajouter au triptyque l'indifférence »⁶¹⁵.

Quoi qu'il en soit, l'analyse se soucie moins des rapports d'ordre, car elle se focalise davantage sur le potentiel rôle amplificateur de l'UE et sur la manière dont sa dynamique particulière peut contribuer à la lutte contre la criminalité dans les espaces maritimes des États membres. Le

of international law by European courts threatens the unity of international law is like saying that the application of Dutch law by Amsterdam courts threatens the unity of Dutch law [...] the risk of inconsistent interpretation is only a side effect, a potential cost that is dwarfed by the immediate benefits of a more robust international law ».

⁶¹¹ J-C. MARTIN, « L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, op. cit., p.169.

⁶¹² C. IMPERIALI, « L'adaptation aux particularités des mers régionales européennes », in W. VITZTHUM, C. IMPERIALI (dir.), *La protection régionale de l'environnement marin : approche européenne*, op. cit., p.21.

⁶¹³ F. ODIER, « Rôle de l'Union européenne sur le renforcement des administrations maritimes et impact de l'agence européenne sur la sécurité maritime », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, op. cit., p.146.

⁶¹⁴ J-P. QUENEUDEC, « Conclusions générales », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, op. cit., p.373.

⁶¹⁵ E. JARMACHE, « Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale (« L'espace maritime communautaire ») », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, op. cit., p.24.

régionalisme maritime africain quant à lui est encore en construction et met en évidence des spécificités qui lui sont tout aussi propres.

2- Les particularités du régionalisme maritime africain

Les relations entre l'Afrique et la mer sont tumultueuses. L'instauration d'une approche africaine des mers et le positionnement des États face à la mer se sont faits tardivement. La plupart des analyses se sont évertuées à caractériser, puis à justifier l'absence de tradition maritime dans ces États par des facteurs historiques. En effet, certaines études ont mis l'accent sur l'impact négatif de la traite négrière sur l'affirmation en mer des États africains. Albert-Didier OGOULAT a parlé d'un « traumatisme pluriséculaire lié au commerce négrier, qui explique dans une certaine mesure la distance quelque part établie avec l'Océan Mondial »⁶¹⁶.

D'autres raisonnements ont examiné, suivant une approche sociologique, ce « facteur historique ». Des réflexions ont également permis d'évaluer l'importance économique et sociale réelle des activités maritimes africaines et le poids à accorder à ce facteur dans l'histoire globale de l'Afrique⁶¹⁷. Par ailleurs, s'il est évident que dans toutes les sociétés humaines la mer est indissociable de la pêche, il a été souligné que les sociétés africaines, en particulier, avant la naissance de l'État ont eu pendant longtemps un rapport foncièrement nourricier à la mer⁶¹⁸.

En tout état de cause, il est hors de doute que la majorité des pays africains n'ont pas eu accès à la capacité internationale avant les indépendances dans les années 1960. La décolonisation a marqué un tournant décisif dans la naissance des États africains et a ouvert la voie à la manifestation de leur souveraineté nationale et internationale à terre comme en mer. La posture initiale adoptée par les États africains a consisté en un nationalisme maritime⁶¹⁹ qui contraste

⁶¹⁶ A-D. OGOULAT, « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Noroi*, n°180, 1998, p.607.

⁶¹⁷ J-P. CHAUVEAU, « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XVe siècle », *Cahiers d'études africaines*, vol. 26, n°101-102, 1986, pp. 173-235.

⁶¹⁸ La pêche a été soulignée comme étant la forme principale d'appropriation de l'espace, d'utilisation de la mer, un moyen de subsistance et une activité économique. Voir à ce propos, D. BARDONNET, J. CARROZ, « Les États de l'Afrique de l'Ouest et le droit international des pêches maritimes », *AFDI*, vol. 19, 1973, p. 842. Ce discours de la mer nourricière n'est pas révolu et il est d'actualité car dans plusieurs États africains, les populations locales vivent aujourd'hui encore en grande partie de la pêche artisanale.

⁶¹⁹ S. BULA-BULA, *Le nouveau droit de la mer dans les États de la côte atlantique et indienne d'Afrique*, Thèse de doctorat, Université Catholique de Louvain, Bruxelles, 1986, p.4 : « Le nationalisme maritime de l'État côtier africain désigne le comportement de ce dernier qui vise fondamentalement à faire prévaloir ses intérêts nationaux essentiellement politiques et économiques. Si la souveraineté est, par excellence, son expression juridique, le nationalisme s'affirme également à travers des droits économiques reconnus au profit du côtier dans certains espaces marins, y compris les prérogatives corollaires à ceux-là ».

avec les courants libéraux issus des pratiques occidentales longtemps fondées sur le principe de la liberté des mers. L'irruption des nouveaux États sur la scène internationale et dans la communauté internationale a suscité une revendication de la prise en compte de leurs intérêts dans le droit international et dans le nouveau droit de la mer. Elle a favorisé également une meilleure implication des États africains dans la détermination du futur ordre à établir pour l'Océan mondial⁶²⁰.

Les États africains ont alors pris d'assaut la mer dans un élan nouveau qu'on a appelé « la dynamique martiniste des années 1970 »⁶²¹. Ce début de « stratégie régionale de maritimisation »⁶²² a été suivi d'une conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes à Accra le 26 février 1977. Cet élan face à la mer fut également avant-gardiste et a conduit à l'adoption d'instruments juridiques tels que la Convention de coopération pour la protection et le développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre⁶²³. La Convention d'Abidjan définit les obligations générales des États en matière de protection du milieu marin dans les zones sous souveraineté nationale et organise la coopération régionale entre eux à cet effet. Elle incite les États contractants à prendre des mesures au niveau national pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser la pollution en adoptant en particulier des lois et des règlements en vue d'assurer la bonne exécution des obligations énoncées⁶²⁴.

Concernant la lutte contre la pollution par les navires, l'article 5 prévoit que « les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées, conformément au droit international, pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser dans la zone d'application de la Convention la pollution causée par les rejets normaux ou accidentels des navires, et assurent l'application effective, dans ladite zone, des règles et normes généralement admises au niveau international en matière de lutte contre ce type de pollution ». Aussi, cette convention régionale prévoit la possibilité d'adopter des protocoles additionnels à la Convention à son article 18. En matière

⁶²⁰ Les États africains n'ont pas massivement pris part aux conférences de Genève sur le droit de la mer sous la houlette des Nations Unies et n'ont pas participé non plus à la Conférence de codification de la Haye en 1930 organisée sous l'égide de la SDN. Cette absence d'implication n'est pas sans incidence sur l'impact des quatre premières conventions internationales de la mer, dont la portée est, de ce fait, relativement limitée.

⁶²¹ A-D. OGOULAT, « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Noréis, op. cit.*, p. 588.

⁶²² *Ibidem*, p.593.

⁶²³ Encore appelée la Convention d'Abidjan, elle fut adoptée le 23 mars 1981, avant la signature de la convention de Montego Bay.

⁶²⁴ Voir à ce propos, article 4, Convention d'Abidjan.

de coopération, plusieurs principes ont été par la suite repris dans la Convention de Montego Bay⁶²⁵.

La participation des États africains à la troisième conférence de codification du droit de la mer est impressionnante. Il est largement accepté que leur contribution au nouveau droit de la mer est résonnante. Comme l'affirme Sayeman BULA-BULA, « s'il est un événement considérable au plan des relations internationales auquel les États africains ont substantiellement participé depuis la décolonisation, c'est bien, (...) la Troisième Conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer »⁶²⁶. Jean-Pierre QUENEUDEC a affirmé que le nouveau droit de la mer porte les marques d'une « certaine empreinte africaine »⁶²⁷. Dans ces circonstances, « [...] il n'est pas exagéré de prétendre que cette branche du droit international porte aujourd'hui leur marque. On peut même, semble-t-il, s'avancer jusqu'à dire que, d'un point de vue juridique et politique, « l'Afrique a pris la mer » ». ⁶²⁸

Les spécificités continentales liées au régionalisme maritime étant soulignées, il importe à présent de mettre en évidence les dynamiques régionales face à la criminalité en mer.

§2. Les dynamiques régionales face à la criminalité en mer

Les nombreuses résolutions du CS concernant la situation en Somalie ont mis en lumière l'ampleur de la criminalité dans le golfe d'Aden. Cette situation a fait émerger des préoccupations internationales majeures en raison de ses répercussions non seulement sur la stabilité régionale, mais également sur la sécurité internationale.

Le golfe de Guinée n'est pas épargné. Zone stratégique pour le commerce international et régional, les activités illicites y sont en hausse. Les enjeux liés à la lutte contre la criminalité dans cette zone sont d'une grande complexité (A). En raison de la diversité et de l'intensité des menaces, les États riverains du golfe de Guinée ont pris conscience de la nécessité d'actions collectives et concertées pour protéger leurs espaces maritimes. Elle a favorisé des initiatives régionales et l'engagement des États pour lutter contre la criminalité dans toutes ses manifestations.

⁶²⁵ M-C. D. WEMBOU, « L'Afrique et le droit international de la mer, » *African Yearbook of International Law*, vol. 1, 1993, p.173.

⁶²⁶ S. BULA-BULA, *Le nouveau droit de la mer dans les États de la côte atlantique et indienne d'Afrique*, op. cit., p.1.

⁶²⁷ J-P. QUENEUDEC, « L'Afrique et le nouveau droit de la mer », *L'État moderne, horizon 2000 : aspects internes et externes : mélanges offerts à P.-F. Gonidec*, Paris, LGDJ, 1985, p. 524.

⁶²⁸ *Ibidem*, p. 523.

Dans le cadre de l'UE, on assiste à la construction d'une dynamique européenne propre contre la criminalité maritime (B). Elle est inédite, en ce qu'elle est intégrée, sectorielle, multiforme et transcontinentale. Le fait qu'elle ne se limite pas à l'« espace européen », mais s'étend également au-delà, renvoie par conséquent à une approche presque globale.

A- Les enjeux liés à la lutte contre la criminalité dans le golfe de Guinée

L'amplitude de la criminalité dans le golfe de Guinée en fait une zone sous tension (1) et met les États côtiers de cette région face à de nombreux défis (2).

1- L'amplitude de la criminalité dans le golfe de Guinée

Il existe plusieurs acceptions des limites géographiques du golfe de Guinée. Aux fins de la réflexion, on retiendra qu'il désigne l'espace maritime bordant les États côtiers de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il s'étend donc du Sénégal à l'Angola⁶²⁹ qui fait partie de son « versant oriental »⁶³⁰. Le golfe de Guinée concentre des organisations régionales telles que la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG).

C'est une zone maritime riche en ressources⁶³¹, un point de navigation internationale stratégique et la première région pétrolière en Afrique⁶³². Ses ressources énergétiques, notamment les *offshore*, en font une région convoitée et favorisent l'accroissement de flux criminels. En effet, le trafic de l'or noir occasionne des attaques contre les navires et fait exploser le marché noir du pétrole dans la sous-région. Comme le relève l'ONU DC, « les attaques récemment perpétrées dans la région ciblaient pour l'essentiel des navires transportant des produits

⁶²⁹ Cet espace maritime inclut 17 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, soit un littoral long de près de 6 000 km. Voir à ce propos, M. LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », *Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée*, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité, Bruxelles, 2014, p.4.

⁶³⁰ *Ibidem*, p.4.

⁶³¹ M. LUNTUMBUE, *Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale*, *Note d'Analyse du GRIP*, 2011, Bruxelles, p.4 : « Riche en ressources halieutiques et pétrolières, le golfe de Guinée est surtout, par sa configuration générale, un espace géopolitique ouvert sur le monde et propice aux échanges ».

⁶³² *Ibidem*, p.4 : « Avec 24 milliards de barils de réserves pétrolières prouvées et une production quotidienne de 5 millions de barils (sur un total de 9 millions pour l'ensemble du continent africain), le golfe de Guinée est la première région pétrolière en Afrique. Elle représente 8 % des réserves mondiales ».

pétroliers. Si ces marchés parallèles n'existaient pas, les pirates n'auraient aucun intérêt à commettre de telles attaques »⁶³³.

C'est également une zone à forts enjeux à cause de ses ressources halieutiques qui sont exposées à la surpêche. La pêche illégale y est surtout pratiquée par des navires étrangers⁶³⁴ et constitue un véritable fléau⁶³⁵. Virginie SALIOU relève que « les accords de pêche et les licences privées ne sont néanmoins pas toujours respectés, engendrant de la surpêche, ni contrôlés du fait de l'absence de capacités de surveillance suffisantes. Pêche autorisée et illégale sont ainsi souvent confondues aux yeux des pêcheurs locaux »⁶³⁶. Le défaut de surveillance et de contrôle dans le golfe de Guinée ainsi que l'incapacité des États à exercer effectivement leur souveraineté dans leurs espaces maritimes nourrissent l'explosion de criminalité dans la région et l'activité des groupes criminels qui tirent profit de ces failles. Le golfe de Guinée est ainsi devenu « [...] à la fois une aire de convoitises et de confrontations entre les puissances externes, et une zone de transit pour divers trafics (drogues, armes, êtres humains, espèces protégées) »⁶³⁷.

Il faut mettre également en évidence les éléments d'instabilité dans la région liée aux facteurs socio-économiques, notamment la pauvreté de la majeure partie de la population et au chômage chez les jeunes. Cette précarité oblige cette couche de la population à recourir à des activités illégales et à tenter de rejoindre les pays occidentaux par la mer. Les enjeux dans le golfe de Guinée sont alors de différents ordres. Les insécurités sont non seulement liées à ses ressources

⁶³³ ONUDC, *Criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces*, 2013, p. 47.

⁶³⁴ C. UKEJE, W. MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime : Cas du Golfe de Guinée*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Abuja, 2013, p.11 : « Il est presque impossible de déterminer l'impact réel de la pêche illicite, non réglementée et non déclarée (la pêche INN), bien que selon les estimations des experts, 11 à 26 millions de tonnes de produits de la mer sont extraits chaque année de cette manière ».

⁶³⁵ Voir à ce propos ces articles du journal *Le monde* sur <https://www.jeuneafrique.com/mag/433530/societe/afrique-de-louest-peche-illegale-fleau-alimentaire-social-environnemental/> : « Ces derniers temps, de nombreux témoignages, des images et des vidéos révèlent l'importance de la pêche illégale le long des côtes ivoiriennes. Pêchant souvent de nuit, dans les eaux dédiées à la pêche artisanale, les équipages – majoritairement chinois malgré leur pavillon ivoirien – n'hésitent pas à enfreindre les lois en vigueur pour ramener le maximum de poissons. L'absence de contrôles leur laisse les coudées franches. » ; voir eg ; cet article : https://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/01/11/l-afrique-se-mobilise-contre-les-pecheurs-chinois-illegaux_4845272_3212.html : « Les côtes africaines sont les plus pillées au monde et les pêcheurs chinois sont à la manœuvre. Avec des prises qui dépassent les 3 millions de tonnes par an, les conséquences sont désastreuses. Les deux tiers des prises chinoises à l'étranger se font dans les eaux du continent, ce qui pose plusieurs problèmes ».

⁶³⁶ V. SALIOU, « Défis africains de la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée », *RDN*, n° 792, 2016, p.89.

⁶³⁷ *Ibidem*, p.5.

naturelles mais également aux problématiques auxquelles font face les États sur le plan interne et les influences étrangères qui se déploient dans la région⁶³⁸.

De ce fait, la zone est souvent décrite comme « l'une des zones maritimes les plus dangereuses au monde »⁶³⁹ et une zone hostile à la navigation⁶⁴⁰. La piraterie et les vols à main armée y sont identifiés comme étant « un problème de longue date »⁶⁴¹. Les attaques contre les navires y sont nombreuses et très récurrentes et le coût lié à la piraterie y est estimé à \$1,925 milliard/an⁶⁴². La zone est également confrontée au transport illicite de stupéfiants. L'ONUDDC a souligné qu'« entre 2005 et 2007, plus de vingt saisies majeures avaient été réalisées en série dans toute l'Afrique de l'Ouest, totalisant des milliers de kilos de cocaïne. La plupart ont été effectuées en mer, mais certaines sont intervenues dans des avions privés ou des caches à terre. Ces saisies ne représentaient cependant que la partie visible de l'iceberg »⁶⁴³.

Le golfe de Guinée est, *in fine*, une zone sous tension.

2- Les défis du golfe de Guinée en matière de criminalité

Les États du golfe de Guinée regorgent d'un potentiel maritime important mais ne disposent pas de moyens colossaux pour assurer une surveillance efficace des espaces se trouvant sous leur souveraineté nationale⁶⁴⁴. La présence insuffisante des États en mer constitue l'un des défis majeurs. Il en résulte alors un « vide sécuritaire », lié à la faiblesse des institutions étatiques

⁶³⁸ A-F MUSAH, *West Africa: Governance and Security in a Changing Region*, International Peace Institute, 2009, p.1.

⁶³⁹ Brèves marines, n°267, *La piraterie maritime dans le golfe de Guinée : un enjeu sécuritaire considérable*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2022, p.1.

⁶⁴⁰ A. VOGEL, « Marine et garde-côtes : Définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime », *Bulletin de la sécurité africaine*, n° 2, 2009, p.1 : « En février 2008, l'Association des propriétaires de chalutiers du Nigeria (NTOA) a immobilisé ses bateaux de pêche, refusant de prendre la mer. L'année précédente avait été difficile. Cent sept cas de vols à main armée avaient été signalés. Ce qui avait réduit la flottille de 250 chalutiers en 2003 à 170 à la fin de l'année 2007. Janvier 2008 avait été encore pire, les équipages des bateaux de la NTOA ayant été victimes de 50 attaques et de 10 meurtres pendant ce seul mois. Un fait notable dans les multiples plaintes émises par la NTOA : lors des attaques, il n'y avait personne à qui demander secours ».

⁶⁴¹ OMI, « Mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre », *Stratégie de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre*, 2017, p.2.

⁶⁴² <https://www.stableseas.org/>

⁶⁴³ ONUDDC, *Criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces*, op. cit., p.9.

⁶⁴⁴ C. UKEJE, W. MVOMO ELA, *Approche Africaine de la Sécurité Maritime : Cas du Golfe de Guinée*, op. cit., p.10 : « Dans une certaine mesure, cette situation peut être en partie attribuée au manque de capacité dont souffrent de nombreux pays du Golfe de Guinée en matière d'acquisition, d'entretien, de déploiement et de réglementation des ressources nécessaires pour établir une présence visible et crédible dans les eaux territoriales ». Selon lui, cette faible présence en mer, cette faible surveillance des eaux territoriales, cette absence du contrôle de l'État, ne semble pas dissuader les réseaux et les groupes criminels. Les pays en question sauf le Nigéria et l'Angola ne disposent pas de capacités navales suffisantes et dissuasives.

et des dispositifs de surveillance des espaces territoriaux – notamment marins – »⁶⁴⁵. C'est notamment le cas des ports⁶⁴⁶. Par ailleurs, on peut mettre en évidence des défis liés au faible équipement des marines nationales et l'absence de politiques maritimes suffisamment élaborées. On a pu lire que « [...] les capacités de patrouille en eaux profondes et de surveillance aériennes restent dérisoires pour l'ensemble des pays riverains du golfe de Guinée. De vastes étendues des côtes africaines demeurent par conséquent des espaces non gouvernés »⁶⁴⁷.

Ce défaut de surveillance doit être comblé par le renforcement des capacités navales des États côtiers, le déploiement des pouvoirs opérationnels et par l'intensification des contrôles dans les espaces sous souveraineté nationale en vue de prévenir et de réprimer les activités illicites. Les États de la sous-région doivent, comme a pu le lire, « se doter d'une véritable marine océanique, susceptible de mener des opérations d'envergure interrégionale et pouvant être mobilisée à des fins multiples, plutôt que de se contenter de capacités en vaisseaux côtiers à autonomie limitée »⁶⁴⁸. Les défis sont également liés aux difficultés techniques, logistiques et tiennent également à l'inadaptation des réponses apportées aux réalités du terrain :

Actuellement, les forces maritimes de l'Afrique ne sont pas adaptées aux menaces sécuritaires auxquelles elles sont confrontées. [...] Elles ont des affiliations institutionnelles et des programmes d'entraînement caractéristiques d'une marine, mais leurs missions sont en majorité celles d'un service des garde-côtes. Elles ne sont donc ni organisées ni formées efficacement pour répondre aux défis. Elles sont aussi gênées par le matériel étranger insuffisamment adapté qu'elles ont acheté ou qui leur ont été offert. L'inefficacité et les budgets limités ont des effets cumulatifs réciproques et pratiquement rien n'est fait au sujet des défis en matière de sécurité maritime⁶⁴⁹.

L'autre difficulté concerne l'absence de données reflétant réellement l'état des lieux. Il existe très peu de données qui décrivent avec justesse l'ampleur du phénomène criminel dans la région, ainsi que l'étendue des dégâts. Il a été souligné que « nombre des statistiques fréquemment citées sur le narcotrafic, la pêche illégale, le commerce illicite et autres activités interdites ne sont que des estimations plus ou moins bien fondées. On ne connaît pas non plus l'ampleur des activités qui ont lieu relativement près du littoral (dans les eaux territoriales) ou un peu plus loin dans les ZEE »⁶⁵⁰. Des études de terrain s'avèrent nécessaires en vue d'avoir

⁶⁴⁵ *Ibidem*, p.18.

⁶⁴⁶ A-D. OGOULAT, « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Noroi*, *op. cit.*, p. 601.

⁶⁴⁷ *Ibidem*, p.9.

⁶⁴⁸ *Ibidem*, p.9.

⁶⁴⁹ A. VOGEL, « Marine et garde-côtes : Définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime », *op. cit.*, p.6

⁶⁵⁰ *Ibidem*, p.6

une meilleure connaissance de chacune des activités illégales perpétrées dans le golfe de Guinée afin d'évaluer plus exactement leur degré d'importance.

Concernant l'exercice de la juridiction par les États côtiers, on note des insuffisances en rapport avec la poursuite et le jugement des personnes appréhendées en mer. Par exemple, dans le cas de la piraterie, il a été relevé que « la judiciarisation reste encore très incomplète et, par conséquent, son effet dissuasif limité. Ainsi, en 2021, seuls deux procès ont pu se tenir, au Togo et au Nigeria »⁶⁵¹. On observe, enfin, une différence d'implication des États africains dans les affaires maritimes à l'échelle continentale régionale qui limite le mouvement régional de maritimisation.

Tous ces enjeux ont suscité l'engagement des États du golfe de Guinée à mettre en œuvre des actions collectives au niveau régional et à recourir au soutien de puissances étrangères pour faire face à l'accroissement de ces activités criminelles. La démarche suivie dans le cadre de l'UE a consisté en la construction d'une dynamique propre au sujet de la mer qui tient compte de la lutte contre la criminalité.

A- La construction d'une dynamique européenne propre contre la criminalité

La dynamique européenne en mer a commencé avec la construction d'une politique maritime communautaire (1). Plus particulièrement, par l'exercice de sa compétence exclusive en matière de pêche, l'UE contribue à combattre la pêche INN (2).

1- La construction d'une politique maritime communautaire

Contrairement au laconisme du droit primaire de l'UE au sujet de la mer, le droit dérivé fait preuve d'audace. Il prend en considération la mer à foison. Progressivement, l'UE a développé une politique maritime communautaire et mis en place des politiques de sécurisation des frontières qui ont requis la prise en compte de la dimension maritime.

En 2007, elle s'est dotée d'une politique maritime intégrée (PMI). Par cette PMI, l'UE a jeté les bases d'une gouvernance coordonnée des mers des États membres. Elle fait suite à l'adoption du Livre vert sur la politique marine et à la consultation sur une politique maritime européenne⁶⁵² visant à analyser la relation qu'entretient l'Europe avec la mer. Ces projets

⁶⁵¹ Brèves marines, n°267, *La piraterie maritime dans le golfe de Guinée : un enjeu sécuritaire considérable*, op. cit, p.2.

⁶⁵² Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions, *Conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne*, COM (2007) 574 final du 10.10.2007.

précurseurs ont permis de mettre en lumière le potentiel maritime commun et les défis liés à son exploitation durable.

La PMI part du constat que les mers sont l'énergie vitale de l'Europe. Elle souligne cependant que l'exploitation de ses richesses entraîne une dégradation du milieu marin et qu'il convient de réagir à cette situation d'urgence. La Commission européenne a alors attiré l'attention des États sur la nécessité de mettre en place une politique concertée des mers en partant de la conviction que « toutes les questions relatives aux océans et aux mers d'Europe sont liées entre elles et que les politiques maritimes doivent être élaborées conjointement »⁶⁵³.

L'approche globale suivie par la PMI est dite « intégrée et sectorielle ». Elle introduit un plan d'action, des instruments de planification de l'espace maritime européen et un cadre pour sa gestion. La PMI prévoit, entre autres, de créer un réseau européen de surveillance maritime pour garantir la sûreté de l'utilisation des mers et la sécurité des frontières maritimes européennes⁶⁵⁴. L'objectif poursuivi est d'accroître la capacité de l'UE à « faire face aux problèmes et aux menaces liés à la sécurité de la navigation, à la pollution marine, à l'application de la réglementation et à la sécurité d'une manière générale »⁶⁵⁵. Ainsi, dès son adoption, la PMI a pris en compte les situations pouvant compromettre la sécurité en mer et la préservation de l'environnement marin. C'est en cela que résident la pertinence et l'apport novateur de cette politique dans la lutte contre la criminalité en mer.

Depuis, le contenu de la PMI a évolué et s'est consolidé. Des rapports ont été établis sur l'état de son avancement par la Commission européenne en 2009 et en 2012. Le premier rapport a, notamment mis en relief « la nécessité croissante de repérer, suivre, intercepter et contrôler les activités illégales en mer et aussi de prévenir les accidents en mer, de repérer les rejets illicites d'hydrocarbures en mer, de contrôler les opérations de pêche et de protéger l'environnement »⁶⁵⁶. On note alors une nette progression des orientations prises par la politique PMI en ce qu'elle fait ressortir un réel besoin d'accroître la présence en mer et d'intensifier la surveillance pour être aux prises avec les activités illicites qui s'y développent.

⁶⁵³ Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, COM (2007) 575 final du 10.10.2007, p.2.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, p.6.

⁶⁵⁵ *Ibidem*, p.6.

⁶⁵⁶ Rapport de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE, COM (2009)540 final du 15.10.2009, p. 7.

La mise en œuvre de la PMI a été soutenue par le Règlement (UE) n°1255/2011 dont l'un des objectifs généraux est de promouvoir la protection de l'environnement marin et sa biodiversité⁶⁵⁷. Dans l'une de ces Communications sur la croissance bleue, la Commission européenne a souligné qu'elle « marque une nouvelle étape vers la réalisation de la politique maritime intégrée » car elle met l'économie bleue au centre des préoccupations des États membres⁶⁵⁸. Ces nouvelles directions amorcées par la PMI rendent compte d'une volonté de perfectionner les modalités de la gouvernance commune en vue de les rendre plus idoines aux nouveaux problèmes que pose l'utilisation des mers et de continuer par tirer profit des opportunités économiques qu'elles offrent.

La PMI a ouvert la voie à l'éclosion d'une véritable stratégie de sûreté maritime de l'UE (SSMUE). Elle repose également sur une concertation stratégique, intersectorielle et se veut en accord avec les traités internationaux. Elle vient consolider les politiques existantes et vise à répondre aux nouvelles menaces qui pèsent sur la sûreté maritime. La SSMUE s'attaque aux activités illicites en mer dans leur ensemble :

La prolifération des armes de destruction massive, y compris les menaces chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires ; la piraterie maritime et les vols à main armée commis en mer ; le terrorisme et les autres actes illicites intentionnels commis contre les navires, la cargaison et les passagers, les ports et les installations portuaires et les infrastructures maritimes critiques, y compris les attaques informatiques sur les systèmes d'information ; la criminalité transfrontière et organisée, y compris le trafic d'armes et de stupéfiants et la traite d'êtres humains par mer, ainsi que la pêche INN⁶⁵⁹.

Par cette stratégie qui n'a d'ailleurs cessé de se renforcer et de se réinventer, l'approche régionale en mer prospère et permet d'apporter des réponses propres et tenaces. Sa récente mise à jour a remis en exergue la détermination de l'UE à combattre la criminalité en mer, notamment le trafic de migrants, la traite des êtres humains et à œuvrer pour une meilleure gouvernance des océans à l'échelle internationale⁶⁶⁰.

⁶⁵⁷ JOUE L 321/1 du 5.12.2011, Règlement (UE) n°1255/2011 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2011 établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée.

⁶⁵⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et Social européen et au Comité des Régions, *La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime*, COM (2012) 494 du 13.9.2012, p.3.

⁶⁵⁹ Communication Conjointe au Parlement européen et au Conseil, *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr : éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne*, JOIN (2014) 9 final du 6.3.2014, p.4.

⁶⁶⁰ Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et de son plan d'action, *Renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'UE pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine maritime*, JOIN (2023) 8 final du 10.3.2023, p.4 : « Face à l'évolution des menaces pesant sur la sûreté maritime, les intérêts fondamentaux de l'UE sont les suivants : [...] Respecter le droit international, en particulier la CNUDM en tant que cadre juridique global régissant toutes les activités menées dans les océans, et promouvoir une bonne gouvernance internationale des océans, [...] Protéger les frontières

L'UE contribue également par l'exercice de sa compétence exclusive en matière de pêche à endiguer la pêche illégale au niveau régional.

2- L'exercice de la compétence exclusive pour lutter contre la pêche INN

Il est facile d'observer une certaine prééminence de la pêche dans les politiques européennes. La compétence exclusive de l'UE en la matière a fait du secteur halieutique, son domaine de prédilection. Le juge européen, en sus, au fil des espèces a établi sa compétence exclusive en matière de conservation des ressources biologiques de la mer⁶⁶¹.

La compétence exclusive en matière de pêche de l'UE a été affirmée depuis le Règlement (CEE) n°2141/70 du 20 octobre 197. Il a institué un régime commun pour l'exercice de la pêche et des mesures spéciales en vue de coordonner les politiques des États membres dans le secteur de la pêche dans les zones maritimes se trouvant sous leur juridiction. L'ambition de cette politique sectorielle est de « promouvoir le développement harmonieux et équilibré du secteur de la pêche au sein de l'activité économique générale et de favoriser l'exploitation rationnelle des ressources biologiques de la mer et des eaux intérieures⁶⁶². Elle a été consolidée⁶⁶³ et a permis à l'UE de disposer d'un cadre de gestion de la pêche.

En encadrant la pêche au niveau régional, l'UE participe à une utilisation rationnelle des mers et de leurs ressources par les États membres. Elle rend ainsi possible des actions contre la surpêche et contre toutes les formes de pêche illégale. Par exemple, le Règlement (CE) 1005/2008 établit un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée qu'il importe de souligner.

D'abord, dans ses considérants liminaires, le Règlement évoque la Convention de Montego Bay, l'accord sur la conservation et sur la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs et le plan d'action de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Il met, ensuite en évidence la pêche

extérieures de l'UE et sa sûreté intérieure afin de lutter contre le trafic de migrants, la traite des êtres humains et d'autres activités illégales ».

⁶⁶¹ L. BURGORGUE-LARSEN, « À propos de la notion de compétence partagée : Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », *RGDIP*, vol. 110, 2006, p.7.

⁶⁶² JOCE L 236 du 27. 10. 70, Article 1, Règlement (CEE) n°2141/70 du Conseil portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche.

⁶⁶³ Le régime établi a été complété plus tard par d'autres règlements. On peut mettre en lumière le Règlement (CEE) n°170/83 instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêches, le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche, le Règlement CE n°2371 /2002 sur la conservation et l'exploitation durable des ressources halieutiques en vertu de la politique de la pêche commune et le Règlement CEE n°3760/92 du Conseil qui définit le régime communautaire de la pêche et de l'aquiculture.

INN comme l'une des menaces les plus graves à l'exploitation durable des ressources de la mer et de sa biodiversité. Il prévoit, enfin ensuite des mesures à adopter par les États membres :

Il est essentiel que les ressortissants des États membres soient dissuadés de manière efficace de pratiquer ou de faciliter la pêche INN des navires de pêche battant pavillon d'un pays tiers et opérant en dehors de la Communauté, sans préjudice de la responsabilité première des États du pavillon. Les États membres devraient dès lors instaurer les mesures nécessaires et coopérer entre eux et avec les pays tiers afin de recenser ceux de leurs ressortissants qui pratiquent la pêche INN, de veiller à ce que ceux-ci soient dûment sanctionnés et de contrôler les activités de leurs ressortissants ayant des liens avec des navires de pays tiers opérant en dehors de la Communauté⁶⁶⁴.

L'élaboration de normes européennes spécifiques en vue de contrôler la pêche au niveau régional est révélatrice de l'implication de l'UE dans la lutte contre la pêche INN et le souci de dissuader les pratiques abusives qui mettent en danger l'exploitation durable des ressources que renferment les mers. L'UE a également mis en place des mesures communautaires pour améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires en établissant des contrôles de sûreté⁶⁶⁵. Dans les premières lignes du Règlement, le Parlement et le Conseil évoquent les « actions intentionnelles » en mer comme constituant l'une des menaces les plus graves aux valeurs de l'UE. Parmi ces mesures, l'article 3 souligne que les « États membres appliquent, au 1er juillet 2004, dans leur intégralité les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, dans les conditions et pour les navires, compagnies et installations portuaires visés dans les dits textes. » Ce règlement va plus loin qu'une régulation des ports des États membres en vue de renforcer la sûreté maritime, elle contribue également à la mise en œuvre de la Convention SOLAS.

La dynamique globale européenne, bien qu'étant sectorielle et éparse, s'enracine et se spécialise. Elle accorde une place importante au maintien de la sécurité en mer et se positionne de plus en plus en faveur de la protection des mers, de l'environnement marin et de la biodiversité. Le régionalisme maritime est substantiellement, *in fine*, un facteur de consolidation de la dynamique globale et des compétences des États en mer. Les exemples choisis de solutions européennes et africaines apportées à la criminalité en mer sur lesquelles on s'appesantira par la suite corroborent d'ailleurs cette idée.

⁶⁶⁴ JOUE L 286/1 du 29.10.2008, Règlement (CE) n°1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, modifiant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) n°1093/94 et (CE) n° 1447, p.6.

⁶⁶⁵ JOUE L 129/6 du 29.4.2004, Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Section II : Les solutions régionales apportées à la criminalité en mer

Les mécanismes régionaux instaurés dans le cadre de l'UE et les solutions africaines apportées à la lutte contre la criminalité en mer répondent aux dynamiques spécifiques de chaque région. Ces réponses sont généralement façonnées par des particularités géographiques et géopolitiques, ainsi que par des enjeux sécuritaires et économiques distincts. Cela explique les orientations prises et les différentes stratégies développées.

La contribution de l'UE à la lutte contre la criminalité en mer, à l'échelle régionale, est particulièrement notable. Plus globalement, cette organisation se distingue par son leadership dans la gouvernance maritime régionale et internationale. En parallèle, certains États africains, particulièrement ceux d'Afrique de l'Ouest et du Centre, intensifient leurs efforts face aux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée. Ce dynamisme est manifeste dans leur engagement politique et leur volonté de renforcer l'organisation administrative des actions en mer, de se doter d'un cadre juridique et opérationnel plus robuste pour répondre à l'ampleur des menaces croissantes dans cette zone.

Les deux approches possèdent chacune des atouts et comprennent des limites. Elles ont néanmoins le mérite de participer activement à la consolidation des efforts nationaux et globaux de lutte contre la criminalité en mer. Ainsi, dans un premier temps, on présentera quelques réponses de l'UE à la criminalité en mer (§1) et dans un second temps, on examinera les actions entreprises par les États africains dans le même cadre (§2).

§1. Les réponses apportées par l'UE à la criminalité en mer

En sus des éléments évoqués précédemment, l'UE intervient de bien d'autres façons, pour combattre la criminalité en mer (A). Cette implication significative dans les affaires maritimes l'a positionnée au rang d'acteur majeur à l'échelle internationale (B).

A- La contribution de l'UE à la lutte contre la criminalité en mer

L'UE prend en compte, de manière exhaustive, la criminalité dans sa législation (1) et a recours à l'« agenciarisation » pour combattre sa manifestation maritime (2).

1- La prise en compte exhaustive de la criminalité dans la législation européenne

L'UE a pris des mesures spécifiques contre les formes de criminalité relevant de sa compétence et a adopté des normes communautaires spécifiques. Dans la Décision-cadre 2004/757/JAI du

Conseil, par exemple, le préambule rappelle qu'en vertu du principe de subsidiarité, « l'action de l'Union européenne doit se concentrer sur les formes les plus graves d'infractions en matière de stupéfiants »⁶⁶⁶. Bien qu'elle n'évoque pas spécialement le cas du trafic illicite de drogue en mer, l'article 2 de la Décision-cadre énonce que « chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les comportements intentionnels suivants soient punis lorsqu'ils ne peuvent être légitimés : a) la production, la fabrication, l'extraction, la préparation, l'offre, la mise en vente, la distribution, la vente, la livraison à quelque condition que ce soit, le courtage, l'expédition, l'expédition en transit, le transport, l'importation ou l'exportation de drogues ». Aussi, la Décision-cadre mentionne des conventions internationales telles que la Convention unique sur les stupéfiants de 1961 telle que modifiée par le protocole de 1972 et la convention de Vienne sur les substances psychotropes de 1971.

Par ailleurs, dans la Décision-cadre du Conseil, il est rappelé que « le terrorisme est considéré comme l'une des formes de violation les plus sérieuses des valeurs européennes »⁶⁶⁷. De façon plus intéressante, l'article 1 de cette Décision dispose que « 1. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence à l'égard des infractions visées aux articles 1er à 4 dans les cas suivants : [...] b) l'infraction a été commise à bord d'un navire battant son pavillon ou d'un aéronef y enregistré ». Le terrorisme est alors envisagé indirectement dans sa manifestation maritime. Dans la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil,⁶⁶⁸ le Préambule déclare également que : « les atteintes à la sûreté résultant du terrorisme comptent parmi les plus graves menaces qui soient pour les idéaux de démocratie, de liberté et de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne ». La Directive engage les États à veiller à ce que les évaluations de la sûreté portuaire soient réalisées et à ce que des plans de sûreté portuaire soient élaborés, appliqués et mis à jour.

Dans la Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, l'UE affirme de manière explicite, sa volonté de lutter contre l'immigration clandestine en mer :

L'un des objectifs de l'Union européenne est la mise en place progressive d'un espace de liberté, de sécurité et de justice, impliquant notamment la lutte contre l'immigration clandestine. (2) Il convient par

⁶⁶⁶ JOUE L335/8 du 11.11.2004, Préambule, Décision-Cadre 2004/757/JAI du Conseil du 25 octobre 2004 concernant l'établissement des dispositions minimales relatives aux éléments constitutifs des infractions pénales et des sanctions applicables dans le domaine du trafic de drogue.

⁶⁶⁷ JOCE L 164/3 du 22.6.2002, Préambule, Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002/475/JAI relative à la lutte contre le terrorisme.

⁶⁶⁸ JOUE du L 310/28 du 25.11.2005, Préambule, Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil, relative à l'amélioration de la sûreté des ports européens modifiée par le Règlement 219/2009.

conséquent de s'attaquer à l'aide apportée à l'immigration clandestine, non seulement lorsqu'elle concerne le franchissement irrégulier de la frontière à proprement parler, mais aussi lorsqu'elle a pour but d'alimenter des réseaux d'exploitation des êtres humains⁶⁶⁹.

Cette directive est venue consolider la Décision-cadre du Conseil visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers. Dans la Directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil on a pu lire que « 1. la traite des êtres humains constitue une infraction pénale grave, souvent commise dans le cadre de la criminalité organisée, et une violation flagrante des droits fondamentaux, expressément interdite par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Prévenir et combattre la traite des êtres humains sont des priorités aux yeux de l'union et des états membres »⁶⁷⁰.

La Directive prévoit alors des sanctions que doivent prendre les États membres afin que la commission des infractions liées à la traite des êtres humains soit passible d'une peine d'au moins 5 ans d'emprisonnement. On peut également mettre en évidence, la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil⁶⁷¹. Elle intègre dans le droit communautaire les normes internationales traitant de la pollution contre les navires et introduit des sanctions en vue d'améliorer la protection de l'environnement marin. L'article 1 autorise, en sus, les États membres à prendre des mesures plus strictes dans cette optique dans le respect du droit international.

L'UE prend alors en compte les activités illicites en mer dans leur diversité et produit une législation spécifique sur laquelle les États membres peuvent s'appuyer pour prévenir et réprimer la criminalité dans les espaces sous leur souveraineté. Elle procède également par l'« agenciarisation » pour faire face aux menaces en mer et pour améliorer le niveau de sécurité dans les eaux communautaires.

2- L'agenciarisation de la lutte contre la criminalité en mer

La lutte contre la criminalité en mer dans le cadre de l'UE passe également par l'action des agences européennes, ce que certains auteurs ont dénommé l'« agenciarisation »⁶⁷² ou encore

⁶⁶⁹ JOCE L 328/17 du 5.12.2002, Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers.

⁶⁷⁰ JOUE L 101/1 du 15.4.2011, Directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes et remplaçant la décision-cadre 2002/629/JAI du Conseil.

⁶⁷¹ JOUE L 255/11 du 30.9.2005, Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

⁶⁷² G. BALAN, *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer : La construction d'un cadre matériel et institutionnel*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, Nantes, 2019, p.229.

« phénomène d’agencification »⁶⁷³. Deux agences de l’UE connaissent une grande popularité. Il s’agit de l’agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) dont les opérations dans la mer Méditerranée depuis quelques années l’ont rendue célèbre et l’agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

L’une des missions principales de Frontex est de « [...] a) coordonner la coopération opérationnelle entre les États membres en matière de gestion des frontières extérieures »⁶⁷⁴. Les actions de Frontex visent alors à les protéger en assurant leur contrôle et leur surveillance. L’article 1 du règlement⁶⁷⁵ la crée énonce que « le présent règlement s’attaque aux défis migratoires et aux éventuels futurs problèmes et menaces aux frontières extérieures [...] Il contribue à détecter, prévenir et combattre la criminalité transfrontalière aux frontières extérieures ». Il est souvent relevé que les opérations en mer de Frontex sont hostiles aux droits fondamentaux des personnes en mer en ce qu’elles sont foncièrement⁶⁷⁶. Ainsi, il est fréquent de lire des recommandations sur la nécessité que les opérations de l’agence comprennent des mesures plus protectrices, notamment des personnes vulnérables⁶⁷⁷.

L’AESM est une agence de la Commission européenne. Elle joue un rôle central en matière de sécurité et de sûreté maritimes⁶⁷⁸ et collabore avec les autres agences européennes. C’est le cas de l’agence communautaire de contrôle des pêches. Son objectif est « d’organiser la

⁶⁷³ M. CHAMON, « Les agences de l’Union européenne : Origines, état des lieux et défis », *Cahiers de Droit Européen*, vol 51(1), 2015, p. 294.

⁶⁷⁴ JOUE, no L 349/1 du 25.11.2004, Article 2, Règlement (CE) 2007/2004 du Conseil du 26 octobre 2004 portant création d’une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l’Union européenne.

⁶⁷⁵ JOUE L 295/1 du 14.11.2019, Règlement (UE) 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règlements (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/162.

⁶⁷⁶ M. E. SALAMANCA-AGUADO, «The Trafficking of People and Smuggling of Migrants at Sea: New Approaches at the European Level », in P. A. FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ (ed) *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yturriaga-Barberán)*, Séville, Nova Science Publishers, 2017, p.270 : « The reality shows that the militarization of the fight against the trafficking and smuggling at sea as in the case of piracy - will not solve the problem in the medium term and will only displace the routes of traffickers and smugglers. The measure is also questionable from a procedural point of view. To move the fight against smugglers and traffickers from “Judicial Cooperation in Criminal Matters” and “Migration Policy” to “Common Security and Defense Policy” avoids an intervention of the European Parliament which is co-responsible for internal security and criminal justice matters ».

⁶⁷⁷ G. S. GOODWIN-GILL, « Setting the Scene: Refugees, Asylum Seekers, and Migrants at Sea – the Need for a Long-term, Protection-Centred Vision », in V. MORENO-LAX, E. PAPASTAVRIDIS (eds), *Boat Refugees and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach: Integrating Maritime Security with Human Rights*, 2016, Brill Nijhoff, pp. 30-31.

⁶⁷⁸ JOCE L 208 du 5.08. 2002, Article 1, Règlement (CE) 1406/2002 du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime : « Elle fournit aux États membres et à la Commission l’assistance technique et scientifique nécessaire, ainsi que des conseils spécialisés de haut niveau, afin de les aider à appliquer correctement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires, à contrôler sa mise en œuvre et à évaluer l’efficacité des mesures déjà en vigueur ».

coordination opérationnelle des activités de contrôle et d'inspection des pêches menées par les États membres et de les aider à coopérer de manière que soient respectées les règles de la politique commune de la pêche, afin de garantir leur application effective et uniforme⁶⁷⁹.

Somme toute, ces exemples mettent en évidence l'intérêt que porte l'UE à la mer et à la concrétisation d'un niveau élevé de sécurité en mer. Tout particulièrement, par l'élaboration des normes donnant corps et effet, renforçant les normes internationales liées à la mer, elle participe à leur mise en œuvre. Par son implication significative dans les affaires maritimes et dans la sécurité maritime, l'UE est devenue un acteur incontournable en mer et dans la lutte contre la criminalité.

B- L'UE, acteur majeur de la lutte contre la criminalité en mer

Quand bien même l'intérêt de l'UE pour les questions liées à la criminalité en mer s'est manifesté tardivement⁶⁸⁰ et lentement, il n'est plus à démontrer. La législation de l'UE ne cesse de se mouvoir, de se développer et de s'enrichir de normes qui prennent remarquablement en considération les nouveaux défis et les menaces en mer. On l'aura vu et Gaëtan BALAN le montre parfaitement dans sa thèse que « la montée en puissance de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer se traduit par l'évolution de son cadre légal »⁶⁸¹. Cette évolution est le fruit d'une prise de conscience progressive du potentiel maritime européen. Elle a favorisé le développement de son cadre juridique matériel, au travers de la création et de l'évolution de ses politiques communes, le mouvement de création des agences dédiées prévu par son cadre juridique institutionnel⁶⁸².

La notoriété de l'UE dans les affaires maritimes internationales s'est également imposée au moyen d'une posture inclusive. Elle est résolument engagée dans une approche globale de protection des océans et s'est véritablement imposée dans la lutte contre la criminalité même en dehors des frontières européennes. Sa participation aux opérations de lutte contre la piraterie et les vols à main armée sus-évoquées dans la corne de l'Afrique et en Somalie l'illustre fort

⁶⁷⁹ JOUE L 128/1 du 21.5.2005, Article 1, Règlement (CE) n° 768/2005 du conseil du 26 avril 2005 instituant une agence communautaire de contrôle des pêches et modifiant le règlement (CEE) no 2847/93 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche.

⁶⁸⁰ J-P. BEURIER, « Rapport général : La liberté de navigation, de l'énoncé du principe à l'inventaire du contenu », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international, Musée océanographique de Monaco, 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, p.112.

⁶⁸¹ G. BALAN, *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer : La construction d'un cadre matériel et institutionnel*, op. cit., p.28.

⁶⁸² *Ibidem*, p.29.

bien. Son action extérieure lui a ainsi permis de renforcer « la présence de l'Europe dans le monde »⁶⁸³.

Par ailleurs, l'UE apporte un soutien financier et technique important aux solutions régionales mises en œuvre dans le golfe de Guinée. Elle y a même fait de la lutte contre la criminalité, une composante phare de sa stratégie de sûreté maritime. La Commission européenne a réitéré la nécessité de développer son action extérieure avec les partenaires internationaux et régionaux en vue de favoriser la sûreté et de promouvoir une meilleure gouvernance maritime. Ce partenariat comprend un volet régional dont la prise en compte est d'intérêt pour l'UE :

Certaines zones maritimes ou régions du domaine maritime mondial revêtent une importance particulière pour l'Union européenne et ses États membres en raison de leur valeur stratégique ou de leur risque de crise ou d'instabilité. La Méditerranée, l'Atlantique et le réseau mondial des routes maritimes à destination et en provenance de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique sont d'une importance cruciale⁶⁸⁴.

Concernant le golfe de Guinée en l'occurrence, l'UE a apporté des réponses stratégiques. Les activités illicites qui sont identifiées dans la Communication sont, entre autres, la pêche illicite, l'immersion illicite de déchets ainsi que les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. La Commission européenne a souligné que leur croissance pourrait constituer, à terme, une menace pour l'UE.

Les réponses envisagées par l'UE se déclinent sous la forme d'objectifs. L'UE veut « aider les gouvernements de la région à établir des institutions, administrations maritimes et capacités solides afin de garantir la vigilance dans le domaine maritime, la sécurité et l'État de droit le long des côtes »⁶⁸⁵. Cette initiative permettra de remédier aux insuffisances liées à la maîtrise et à la surveillance du domaine maritime par les États côtiers du golfe de Guinée. Une autre solution est de « renforcer les structures de coopération entre les pays de la région et les organisations régionales afin de prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les menaces en mer et à terre »⁶⁸⁶.

⁶⁸³ C. LAVALLEE, F. POUPONNEAU, « L'approche globale à la croisée des champs de la sécurité européenne », *Politique européenne*, vol.1, 2016, p. 9.

⁶⁸⁴ Communication Conjointe au Parlement européen et au Conseil, *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr : éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne*, JOIN (2014) 9 final du 6.3.2014, p.6.

⁶⁸⁵ Communication Conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions, *Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée*, JOIN (2013) 31 final du 18.12.2013, point 3.

⁶⁸⁶ Communication Conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions, *Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée*, JOIN (2013) 31 final du 18.12.2013, point 4.

En définitive, il est notoire que l'UE joue un rôle prépondérant dans la consolidation de la réglementation internationale de la mer. Elle occupe ainsi le rang de « chef de file dans les affaires maritimes internationales »⁶⁸⁷. Son leadership à l'échelle mondiale est réel et indiscutablement présent tant au niveau communautaire qu'à l'échelle internationale. L'UE est non seulement un acteur majeur sur la scène internationale⁶⁸⁸ mais également « acteur majeur de la gestion durable des océans »⁶⁸⁹. Elle promeut véritablement le droit international⁶⁹⁰ et participe à la mise en œuvre du droit de la mer. Toutefois, son statut *sui generis* ne lui permet pas de réaliser toutes ses ambitions⁶⁹¹. Il reste qu'elle est la seule organisation régionale qui participe remarquablement à la consolidation du droit international et à la lutte contre la criminalité en mer de cette façon.

La démarche suivie par les États africains face aux menaces gangrenant le golfe de Guinée poursuit des desseins, qui sans être radicalement différents des objectifs européens en mer, procèdent par des moyens propres.

§2. Les solutions africaines apportées à la lutte contre la criminalité en mer

Les actions communes déployées par les États du golfe de Guinée contre la criminalité vont d'un engagement politique (A) au renforcement du cadre juridique et opérationnel (B).

A- L'engagement politique des États africains dans la lutte contre la criminalité en mer

L'engagement politique contre la criminalité dans le golfe de Guinée s'est traduit par l'élaboration de lignes directrices communes en mer (1). Ces dernières ont été ensuite reprises par les États côtiers à l'échelle nationale. En effet, ces derniers ont adopté des stratégies maritimes nationales et entamé la mise en place progressive d'une organisation administrative de leurs actions en mer (2).

1- L'élaboration de lignes directrices communes en mer

⁶⁸⁷ G. LE FLOCH, « L'Union européenne : Chef de file dans les affaires maritimes internationales ? », in A. CUDENNEC, G. GUEGUEN-HALLOUET (dir.), *L'UE et la mer : 60 ans après les Traités de Rome*, Actes du colloque de Brest 23 et 24 novembre 2018, Paris, Pedone, 2019, pp. 68-77.

⁶⁸⁸ C. FRANCK, « L'émergence d'un acteur global : expansion géographique et renforcement institutionnel de l'action extérieure de l'Union européenne », *Politique européenne*, vol.2, 2007, p.16.

⁶⁸⁹ A. CUDENNEC, « L'Union européenne, acteur de la gestion durable des océans », *RJE*, vol.44, 2019, p.256.

⁶⁹⁰ *Ibidem*, p.248 : « [...] l'action extérieure de l'UE, dans les limites que lui imposent les traités constitutifs, consisterait en un mouvement d'unification du droit international. Envisagées sous cet aspect, les interactions entre universel et régional, entre ordre juridique européen et normes internationales, permettent de mettre en exergue le rôle de vecteur de promotion du droit international que joue effectivement l'Union européenne ».

⁶⁹¹ G. LE FLOCH, « L'Union européenne : Chef de file dans les affaires maritimes internationales ? », in A. CUDENNEC, G. GUEGUEN-HALLOUET (dir.), *L'UE et la mer : 60 ans après les Traités de Rome*, op. cit., p.85.

Les États du golfe de Guinée ont instauré des stratégies maritimes régionales afin d'apporter des solutions d'ensemble aux défis liés à l'explosion de la criminalité. La plus récente est la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 de l'Union africaine (UA). Dans le résumé analytique de la stratégie, on a pu lire que « les eaux continentales, les océans et les mers d'Afrique sont sous pression. [...] »⁶⁹².

Cette déclaration illustre parfaitement la réalité mise en avant par les études au sujet du golfe de Guinée. Ladite stratégie fait aussi état de « crimes transnationaux dans le domaine maritime » que sont le trafic illégal des armes et de la drogue, la piraterie et le vol à main armée en mer, le terrorisme maritime, le trafic humain, l'immigration clandestine par mer, la pêche INN et les « délits écologiques ». Par suite de ces considérations, elle ambitionne d'« [...] élaborer d'importants plans d'actions, concertés, cohérents, à long terme et multidimensionnels, qui visent à atteindre les objectifs fixés par l'UA afin d'accroître la viabilité maritime pour une Afrique prospère »⁶⁹³.

Les États du golfe de Guinée ont également mis en place des lignes d'action communes telles que les MOU. Par exemple, le MOU sur le contrôle de l'État du port en Afrique de l'Ouest et du centre de 1999 institue un régime régional de contrôle par l'État du port en s'inspirant du MOU de Paris. Cependant, il est clairement souligné qu'il est question d'un accord entre « *The Maritime Authorities* ». Cela dit, il ne symbolise qu'un « accord inter-administratif sous régional »⁶⁹⁴. En conséquence, les obligations juridiques qui en découlent ne lient pas les États mais les autorités maritimes signataires. Toutefois, le MOU repose sur certains textes internationaux tels que MARPOL, COLREG et SOLAS.

On peut mettre également en exergue le MOU sur la création d'un Réseau sous-régional intégré des gardes côtières de l'Afrique de l'Ouest et Centrale par les États côtiers membres de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC). Le MOU prend note des résolutions de l'AG sur les océans et la mer et se réfère aux instruments internationaux pertinents tels que la Convention de Montego Bay, le Code ISPS, la Convention SUA, Convention SAR, le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO. L'article 3 du Mémorandum réaffirme les droits et obligations des États suivant le cadre général posé par la

⁶⁹² Union africaine, *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050*, 2012, p.7.

⁶⁹³ *Ibidem*, p.12. point 17.

⁶⁹⁴ A. C. ZINSOU, « Le Mémorandum d'entente (MOU) d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo », *Neptunus*, vol. 15 (1), 2009, p. 12.

Convention de Montego Bay. Par ailleurs, l'article 6 énonce les mesures à mettre en œuvre par les États sur le plan régional pour protéger les mers de la région contre les activités illicites :

Les États Parties s'engagent à s'employer à créer un réseau intégré de garde-côtes des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre pour élaborer et mettre en œuvre, selon qu'il conviendra : a) une politique régionale appropriée de sûreté maritime afin de protéger le commerce maritime contre toutes les formes d'actes illicites; b) une législation régionale, des règles pratiques et des procédures qui assurent conjointement les conditions nécessaires à la sécurité et à la sûreté de l'exploitation des installations portuaires et des navires à tous les niveaux de sûreté.

L'engagement politique des États côtiers du golfe de Guinée dans les questions maritimes au niveau régional est naissant, mais il est saisissant. Il a permis de consolider les actions mutualisées et a suscité une implication des États sur le plan national pour concrétiser les visions communes au sujet de la mer. La plupart des États du golfe de Guinée ont conçu des stratégies maritimes nationales et se lancent désormais dans une organisation administrative de leurs actions en mer en vue de faire face plus efficacement à la criminalité.

2- L'organisation des actions en mer par les États côtiers

Pour donner suite aux stratégies maritimes régionales, certains pays tels que le Gabon, le Togo, le Sénégal et la Côte d'Ivoire ont adopté des stratégies maritimes nationales pour répondre aux problématiques maritimes nationales et pour institutionnaliser leur engagement politique contre les menaces en mer. Par ailleurs, le choix a été fait d'axer ces stratégies sur le développement de l'économie bleue en plus de l'approche purement sécuritaire :

Les travaux conduits par les États privilégient pour leur part les deux axes retenus dans les travaux continents : ceux privilégiant la sécurisation de l'espace maritime et ceux privilégiant le développement d'une économie bleue, sans pour autant dissocier les deux faces du phénomène. Toutefois, le prisme de l'économie bleue a nettement pris le pas ces dernières années sur celui d'une approche exclusivement sécuritaire. L'approche par l'économie bleue est d'ailleurs devenue dominante dans les travaux récents puisque sur les quinze États travaillant à une stratégie, huit ont retenu cet axe⁶⁹⁵.

Par exemple, le Togo a mis en place une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNPML) adoptée en 2015⁶⁹⁶ par l'organisme national chargé de l'Action de l'État en mer (ONAEM)⁶⁹⁷. Le leadership politique du Togo dans les affaires maritimes en Afrique de l'Ouest et en faveur

⁶⁹⁵ *Ibidem*, p.15.

⁶⁹⁶ La SNPML a été actualisée en 2021.

⁶⁹⁷ Cet organe est institué par le décret n°2014-113-PR relatif à l'Action de l'état en mer. L'ONAEM est placé sous l'autorité du Président de la République. Il est investi d'une mission de consolidation de l'action des administrations publiques en mer et de coordination des initiatives visant à protéger les intérêts maritimes du Togo. Il a aussi vocation à mettre en place des solutions pour lutter contre les activités illicites en mer.

de la sécurité maritime est tangible à bien d'égards. Le Togo a organisé et accueilli le sommet sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique en 2016. Il a créé un Cluster Maritime d'Afrique Francophone (CMAF) dont l'objectif est de « promouvoir la « place maritime régionale » et soutenir le développement des acteurs économiques du milieu marin »⁶⁹⁸.

Disposant du port autonome de Lomé qui présente plusieurs atouts tels que sa position stratégique et ses eaux profondes,⁶⁹⁹ le Togo se positionne comme un « pays pionnier en matière d'économie maritime sur le continent »⁷⁰⁰. L'organisation administrative de la gouvernance maritime y est relativement à un stade plus avancé que dans la plupart des pays africains. Il en va de même pour l'amélioration du cadre législatif et réglementaire lié à la mer⁷⁰¹. Le Togo possède une préfecture maritime⁷⁰² et un ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière. Aussi, il a été mis en place des exercices maritimes de gestion de crise en mer tels que « OBANGAME EXPRESS » en collaboration avec le centre de commandement des États-Unis et les États du golfe de Guinée. Ces exercices annuels ont pour objectif de renforcer les capacités des partenaires à lutter efficacement contre les menaces maritimes dans le golfe de Guinée, ceci afin de promouvoir le développement de l'économie bleue »⁷⁰³. Une journée mondiale de la mer initiée par le Haut Conseil de la Mer a été célébrée en septembre 2023 et placée sous le thème « 50 ans après MARPOL, notre engagement continue »⁷⁰⁴.

La Côte d'Ivoire a également élaboré une Stratégie nationale de l'action de l'État en mer (SNAEM). Elle a pour ambition « de promouvoir des espaces maritimes sécurisés, sûrs et durables au service du développement économique et humain. »⁷⁰⁵ La SNAEM est axée sur la sécurité et la sûreté maritime, la protection de l'environnement marin et l'économie maritime. Le décret n° 2014-30 portant organisation et coordination de l'action de l'État met en place un Comité interministériel placé sous l'autorité du Premier ministre à l'article 4 :

⁶⁹⁸ <https://cm-af.org/a-propos/>

⁶⁹⁹ <https://www.togo-port.net/presentation-pal/atouts-port-lome/>

⁷⁰⁰ <https://www.republiquetogolaise.com/gouvernance-economique/1008-3449-le-chef-de-l-État-fait-le-tour-des-atouts-et-ambitions-du-togo-dans-le-domaine-de-l-economie-bleue>

⁷⁰¹ Voir à ce propos décret n° 2015-025 /PR relatif aux missions de l'État en mer.

⁷⁰² Le décret n° 2014-/74. PR portant attributions du préfet maritime et organisation de la préfecture maritime énonce à son article 4 le rôle du préfet maritime. Son pouvoir de police en mer concerne également la coordination de la lutte contre les activités illicites.

⁷⁰³ <https://www.onaemtogo.org/index.php/actualites/166-togo-exercice-de-securite-maritime-dans-le-gg-obangame-express-2023>

⁷⁰⁴ <https://www.onaemtogo.org/index.php/actualites/179-celebration-de-la-journee-mondiale-de-la-mer-ce-28-septembre-2023-a-lome>

⁷⁰⁵ <https://www.sepcim-aem.ci/snaem/>

La coordination de l'Action de l'État en Mer est assurée par un Comité Interministériel placé sous l'autorité du Premier Ministre. Le Comité Interministériel de l'Action de l'État en Mer est chargé de veiller à la protection des intérêts nationaux ; de traiter les problématiques de l'Action de l'État en Mer ; de proposer et d'élaborer la stratégie nationale pour la mer ; d'animer et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie nationale pour la mer et d'en évaluer l'efficacité.

Il existe désormais un préfet maritime placé sous double tutelle comme l'établit l'article 9 :

Le préfet maritime est nommé par décret, sur proposition du Premier Ministre. Le préfet maritime est placé sous une double tutelle : sous l'autorité du Comité Interministériel de l'Action de l'État en Mer, il anime et coordonne dans sa zone de responsabilité, l'action en mer des Administrations concernées ; sous l'autorité du Commandant de la Marine nationale, il est le commandant de la zone maritime correspondante et exerce le contrôle opérationnel des moyens de la Marine nationale mis à sa disposition.

Au Gabon, il a été instauré une stratégie maritime intégrée (SMIG) issue des travaux du Conseil national de la mer (CNM) qui a été établie par décret en 2014⁷⁰⁶. Cette stratégie a permis de doter le pays d'une politique de sécurité maritime. Elle « est le produit gabonais d'une feuille de route panafricaine ayant pour but de déterminer les priorités pour développer l'économie bleue en Afrique »⁷⁰⁷. En dépit de cette volonté politique de mieux gouverner la mer et de renforcer sa surveillance, la mise en œuvre de la SMIG fait face à des difficultés. En effet, les moyens limités de la Marine nationale, l'absence d'un budget propre, l'absence de coordination et de communication⁷⁰⁸ entravent l'efficacité de la SMIG.

Outre cet engagement politique aux niveaux régional et national, un renforcement du cadre juridique et opérationnel a été réalisé en vue d'offrir une assise collective plus solide à la lutte contre la criminalité dans le golfe de Guinée.

B- Le renforcement du cadre juridique et opérationnel

L'on aura à cœur de mettre en avant les instruments juridiques régionaux qui ont permis de consolider le cadre juridique (1), ainsi que les mécanismes développés à l'échelle régionale (2).

1- L'adoption d'instruments juridiques régionaux

Le cadre juridique communautaire africain portant sur la mer est insuffisant et les textes régionaux traitant de la criminalité en mer sont peu nombreux. L'un des efforts remarquables des États africains a alors consisté à se doter d'instruments juridiques régionaux.

⁷⁰⁶ Décret n°0312/PR/MRIC portant création et organisation du Conseil National de la Mer.

⁷⁰⁷ B. MVE EBANG, « La politique de sécurité maritime du Gabon au prisme d'une stratégie intégrée », *Notes de l'Ifri*, Ifri, 2022, p.18.

⁷⁰⁸ *Ibidem*, pp.25-27.

La Convention de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) sur la prévention et la lutte du terrorisme⁷⁰⁹ constitue un texte régional phare traitant d'une forme de criminalité transnationale spécifique sans être pour autant axé sur sa manifestation maritime. Cependant, l'article 6 qui clarifie les conditions de la compétence des États pour connaître les actes terroristes visés au premier article de la Convention mentionne les actes « b) [...] commis à bord d'un navire arborant le drapeau de cet État ou d'un aéronef immatriculé en vertu de sa législation au moment où l'acte a été commis ; ou c) l'acte est commis par un ou plusieurs de ses ressortissants ». Il en découle que le texte prend également en considération les actes de terrorisme commis en mer.

De ce fait, les mesures⁷¹⁰ que peuvent prendre les États pour prévenir et réprimer les actes de terrorisme à terre s'appliquent *mutatis mutandis* en mer. Par ailleurs, la convention évoque la Convention de Montego Bay dans ses *Annexes* et la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la navigation maritime. Cette référence à ces conventions maritimes renforce la portée de ses dispositions et atteste à nouveau que la prévention et la répression des actes de terrorisme en mer sont également comprises dans l'objet de la Convention. Elle manifeste également une volonté d'inscrire les objectifs de la Convention régionale dans la dynamique internationale de lutte contre la criminalité en mer à l'échelle internationale.

Un autre texte régional qui mérite d'être cité est la Charte africaine sur les transports maritimes⁷¹¹. Dans cette Charte, le Secrétaire général de l'OUA affirmait dans la préface que « depuis quelque temps, un certain nombre de pays africains déploient des efforts louables pour développer le secteur des transports maritimes. Toutefois, en dépit de ces efforts, le secteur des transports maritimes en Afrique demeure relativement sous-développé par rapport à celui des autres pays en développement »⁷¹². Cette Charte met en relief la nécessité de concrétiser une « coopération maritime » et en jette les bases. Il s'agit, entre autres, de « l'harmonisation et de

⁷⁰⁹ Elle fut adoptée en Algérie le 01 juillet 1999 et est entrée en vigueur le 06 décembre 2002. La Convention est signée par 50 États et ratifiée par 43 États.

⁷¹⁰ Voir à ce propos, l'article 7, Convention de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) sur la prévention et la lutte du terrorisme : « L'État Partie concerné doit prendre les mesures nécessaires, conformément à la législation nationale, pour enquêter sur les faits mentionnés dans l'information reçue. 2. L'État Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou le présumé auteur de l'acte terroriste, lorsque les circonstances l'exigent, prend les mesures nécessaires, conformément à la législation nationale, pour assurer la présence de ce dernier à des fins de poursuites judiciaires ou d'extradition ».

⁷¹¹ Cette charte a été adoptée dans le cadre de l'OUA à Abidjan le 7 mai 1975 et révisée le 6 août 1999.

⁷¹² S. A. SALIM, « Préface », Charte africaine sur les transports maritimes, Addis Abeba, 26 juillet 1994.

la coordination des politiques des États membres dans tous les domaines liés au transport maritime international et aux ports »⁷¹³.

La charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique, encore appelée la Charte de Lomé⁷¹⁴, constitue à ce jour l'instrument juridique le plus imposant et le plus complet sur le plan régional. L'une de ses particularités réside dans le fait que son objet est expressément lié à la lutte contre la criminalité en mer dans toutes ses principales manifestations. Elle reflète une prise de conscience maritime. D'ailleurs, l'article 1 de la Charte de Lomé introduit une expression inédite : « conscience maritime » qui désigne « la compréhension effective de tout ce qui touche au domaine maritime et qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement ». Par ailleurs, cet article 1 évoque également « l'économie bleue »⁷¹⁵ qui désigne « le développement économique durable axé sur les mers ». La Charte de Lomé appréhende alors les espaces maritimes comme une opportunité de développement et comme un facteur d'amélioration du bien-être social⁷¹⁶. Il n'est donc pas surprenant qu'elle ait été qualifiée d'« historique »⁷¹⁷ et de « rempart contre l'insécurité maritime »⁷¹⁸.

L'intitulé de la Charte de Lomé est très audacieux, mais il a le mérite de révéler clairement ses objets : la sécurité maritime, la sûreté maritime et le développement. Alors que la sécurité maritime « signifie l'ensemble des mesures qui sont prises pour assurer la sécurité des navires et des installations en mer, leurs équipages et, si applicable, de leurs passagers, la sécurité de la navigation et la facilitation du trafic maritime, des infrastructures maritimes et de l'environnement marin », la sûreté maritime « renvoie à la prévention et la lutte contre tous actes ou menaces d'actes illicites à l'encontre d'un navire, de son équipage et de ses passagers ou à l'encontre des installations portuaires, des infrastructures maritimes et de l'environnement

⁷¹³ Article 2, Charte africaine sur les transports maritimes.

⁷¹⁴ La Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique a été adoptée par suite de la Conférence de l'Union africaine. Ce sommet extraordinaire de l'UA a eu lieu du 10-15 octobre 2016 à Lomé au (Togo). Désormais, Charte de Lomé.

⁷¹⁵ T. PAILLOUX, « Stratégie maritime - Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue », *RDN*, n°793, p. 121 : « Le potentiel maritime s'exprime grâce à une multiplication des utilisations du milieu marin, de la surface au sous-sol. Il a d'ailleurs trouvé son vocable : l'économie bleue ou croissance bleue. Or, bien que le terme ne soit pas encore consacré, c'est déjà de défense bleue dont il est aussi question. ».

⁷¹⁶ Article 1, Charte de Lomé : « Économie bleue/marine » désigne le développement économique durable axé sur les mers et qui utilise des techniques telles que l'aménagement du territoire pour intégrer l'utilisation des mers et des océans, des côtes, des lacs, des cours d'eau et des nappes souterraines à des fins économiques, y compris, mais sans s'y limiter, la pêche, l'extraction minière, la production d'énergie, l'aquaculture et les transports maritimes, avec la protection de la mer en vue d'améliorer le bien-être social ».

⁷¹⁷ <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20161015-lome-union-africaine-signe-togo-charte-historique-contre-piraterie>

⁷¹⁸ https://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/18/la-charte-de-lome-rempart-contre-l-insecurite-maritime_5015462_3212.html

marin »⁷¹⁹. Ces définitions font des mesures de prévention et de répression des activités illicites en mer, des mesures visant à garantir la sûreté maritime. Cette acception de la sûreté maritime ne met aucunement en avant les considérations militaires qu'on y attache ordinairement. Il reste que la distinction telle que présentée entre la sécurité maritime et la sûreté maritime demeure confuse.

On peut cependant noter une prise en compte commune de la préservation de l'environnement marin. L'article 1 de la Charte de Lomé clarifie également d'autres notions telles que la biodiversité marine, la gouvernance maritime, la criminalité transfrontalière, la pêche INN, la piraterie, la pollution marine, le trafic de drogue, la traite des personnes, les vols à main armée contre les navires. Cette prise en compte exhaustive des activités criminelles en mer et la volonté de préciser le sens de chacune d'entre elles sont notables. L'autre mérite de la Charte de Lomé est de traiter isolément de chaque forme de criminalité en mer et de souligner les obligations générales des États dans leur répression.

La Charte poursuit alors de nombreux objectifs. Elle est très ambitieuse en ce qu'elle embrasse toutes les activités illicites mentionnées plus haut et projette de promouvoir l'économie maritime, de préserver l'environnement marin et de favoriser la coopération entre les États⁷²⁰. Elle les incite à renforcer leur présence en mer⁷²¹ et à prendre des mesures adaptées pour lutter contre les activités énumérées. L'article 32 de la charte de Lomé consacre l'obligation de coopération entre les États et la nécessité de coordonner les actions dans la lutte contre ces « crimes transnationaux organisés de toutes natures ».

⁷¹⁹ Article 1, Charte de Lomé.

⁷²⁰ Article 3, Charte de Lomé : « Les objectifs de la présente Charte sont les suivants: a) prévenir et réprimer la criminalité nationale et transnationale notamment le terrorisme, la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires, le trafic de drogues, le trafic de migrants, la traite des personnes et les trafics illicites connexes de tous genres en mer ; ainsi que la pêche INN ; b) protéger l'environnement en général et l'environnement marin dans l'espace des états côtiers et insulaires, en particulier ; c) promouvoir une économie maritime, l'économie bleue/marine, florissante et durable; d) promouvoir et renforcer la coopération dans les domaines de la sensibilisation au domaine maritime, la prévention par l'alerte précoce et la lutte contre la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et les trafics illicites de tous genres, la pollution des mers et la criminalité transfrontalière, le terrorisme international, la prolifération des armes légères et de petits calibres; e) créer des institutions nationales, régionales et continentales appropriées et assurer la mise en œuvre de politiques appropriées susceptibles de promouvoir la sûreté et la sécurité en mer ».

⁷²¹ Article 6, Charte de Lomé : « Chaque État Partie s'engage, le cas échéant, sur la base de ses réalités propres, à: a) organiser son action en mer et à développer sa capacité à protéger son domaine maritime et à fournir l'assistance requise à d'autres États parties ou à des États tiers; b) renforcer la répression en mer par la formation et la professionnalisation des forces navales, des garde-côtes et des agences chargées de la sûreté et de la sécurité maritimes, des autorités douanières et des autorités portuaires; c) assurer des patrouilles de surveillance et de reconnaissance maritimes dans les zones de mouillage, la zone économique exclusive et le plateau continental, à des fins de répression de recherche et de sauvetage ».

L'action régionale contre la criminalité s'appuie essentiellement sur ce cadre juridique et sur des mécanismes qu'il nous revient d'exposer.

2- Les mécanismes régionaux de lutte contre la criminalité en mer

L'architecture de sécurité et de sûreté maritime du golfe de Guinée, encore appelée l'« architecture de Yaoundé »⁷²², constitue un mécanisme régional sans précédent dans la lutte contre la criminalité en Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle fut établie après le sommet conjoint des chefs d'État et de gouvernement sur la Stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer dans le golfe de Guinée⁷²³.

Cette rencontre a réuni les dirigeants des États de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG et son objectif était d'apporter une réponse régionale coordonnée et mutualisée à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Le Sommet eut lieu les 24 et 25 juin 2013 à Yaoundé et répond à l'appel du CSNU à « œuvrer conjointement pour l'élaboration d'une Stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer, en coopération avec l'Union Africaine (UA) »⁷²⁴.

Le Sommet de Yaoundé a rendu possible l'adoption de la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun, le Mémoire d'Entente de Yaoundé entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG⁷²⁵ et le 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 maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre, encore appelé le Code de conduite de Yaoundé.

⁷²² Voir *Annexes* (Document n°5).

⁷²³ Le Sommet eut lieu les 24 et 25 juin 2013 à Yaoundé. Il a d'abord donné suite à la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun. Puis, il fut adopté le Code de conduite de Yaoundé et le Mémoire d'Entente de Yaoundé entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG.

⁷²⁴ Préambule, Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun, 25 juin 2013.

⁷²⁵ Ces instruments s'appuient sur les résolutions pertinentes du CSNU, notamment sur les Résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) sur les actes de piraterie et les vols à main armée dans le Golfe de Guinée ainsi que sur les conventions internationales pertinentes liées à la mer.

Ce Code dresse une liste non exhaustive d'actes dits « criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime »⁷²⁶ et « recommande » des mesures de protection des navires contre les actes susmentionnés. Il accorde une attention particulière à la lutte contre la pêche illicite⁷²⁷. En revanche, le Code ne prévoit pas de mesures pour les autres « activités illicites maritimes » et manque d'originalité. Le fonctionnement de l'architecture de Yaoundé repose sur le Centre de coordination interrégional (CIC) à Yaoundé qui constitue sa clé de voûte. Il s'appuie sur deux autres centres régionaux que sont le CRESMAC et le CRESMAO à Pointe-Noire et à Abidjan. Le CIC a pour mission d'assurer la mise en œuvre de la stratégie régionale pour la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest⁷²⁸ et le renforcement de l'architecture de Yaoundé.

En vue de consolider l'architecture de Yaoundé, les États du golfe de Guinée entretiennent une coopération avec des marines étrangères telles que la Marine française et la Marine britannique. Ce partenariat a notamment permis de mettre en place un centre nommé *Maritime Domain Awareness Trade-Gulf of Guinea* (MDAT-GoG)⁷²⁹ qui fonctionne depuis le 20 juin 2016. Il dispose d'une plateforme numérique qui recense régulièrement des activités illicites survenues dans le golfe de Guinée sur la base des événements reportés. Il est ainsi possible pour certaines formes de criminalité telles que la piraterie, les « attaques » et des activités irrégulières d'obtenir des informations sur leur survenance sur l'année écoulée et au plus près pendant les dix derniers jours. Cette documentation récurrente permet d'avoir une meilleure connaissance des situations dans le golfe de Guinée. Sa fiabilité et son exhaustivité en revanche reposeront sur les événements effectivement rapportés et sur les renseignements fournis. Cependant, ils peuvent être en décalage avec les situations réelles produites en mer et non représentatives de l'ampleur des situations.

Les Amis G7++ du Groupe d'Experts en sécurité maritime du golfe de Guinée constituent également une initiative remarquable. Ce groupe de discussion qui réunit les pays du G7 et ceux

⁷²⁶ Il s'agit en l'occurrence des actes de piraterie et vols à main armée en mer, de la traite des personnes, du trafic de migrants, la pollution maritime, la pêche illégale, illicite et non déclarée, le rejet illégal des déchets toxiques, le terrorisme maritime et la prise d'otages.

⁷²⁷ Article 8, Code de conduite de Yaoundé : « 2. Les Signataires coopèrent et collaborent avec les entités sous-régionales chargées des pêcheries et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pour prévenir et combattre la pêche illégale, non réglementée et non déclarée et pour protéger les ressources halieutiques en vue de leur utilisation à long terme pour soutenir les moyens d'existence en Afrique de l'Ouest et du Centre ».

⁷²⁸ https://icc-gog.org/?page_id=53

⁷²⁹ <https://gog-mdat.org/home>

du golfe de Guinée a pour but de renforcer la sûreté maritime dans le golfe de Guinée et de mener des actions contre les activités illégales.

Les attaques et les actes de piraterie dans le golfe de Guinée sont toujours d'actualité et demeurent aussi préoccupants que dans le golfe d'Aden. Le 25 mars 2023, 6 membres de l'équipage du navire *Monjasa Reformer* pris en otage par des pirates au large de Pointe-Noire⁷³⁰. Le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, a affirmé à la suite de cet incident que « la menace actuelle doit être traitée de manière cohérente, en impliquant tous les acteurs concernés, y compris les entités régionales »⁷³¹. Concernant l'efficacité de l'architecture de Yaoundé, il a été souligné que « [...] les efforts ont été entravés par une coordination insuffisante, des luttes d'influence et une tension entre les intérêts des partenaires et ceux des parties prenantes de l'architecture de Yaoundé »⁷³². On a pu lire également que « les centres de coordination existants ne disposent pas de l'ensemble des ressources humaines prévues et il n'existe toujours pas de mécanisme pérenne de financement de leurs dépenses de fonctionnement »⁷³³.

Le régionalisme maritime africain tel qu'amorcé doit être développé et optimisé dans les prochaines décennies.

⁷³⁰ https://www.lemonde.fr/afrique/article/2023/03/29/golfe-de-guinee-un-petrolier-danois-attaque-par-des-pirates-au-large-de-pointe-noire_6167396_3212.html

⁷³¹ <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Statement-on-piracy-incidents-in-the-Gulf-of-Guinea.aspx>

⁷³² A. TISSERON, *Lutte contre la piraterie dans le golfe de guinée l'architecture de Yaoundé : dix ans après, au milieu du gué*, Étude n° 104, Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), ministère des Armées, 2023, p.12.

⁷³³ *Ibidem*, p.75.

Les développements de ce titre ont permis de présenter les différentes solutions globales et régionales apportées à la lutte contre la criminalité en mer. Il en ressort notamment l'apport considérable des organes onusiens, des institutions internationales et des organismes spécialisés et de l'ensemble des mécanismes susceptibles de consolider l'action des États dans les espaces maritimes. Il est dorénavant évident que, en raison de la transversalité et de la transnationalité des phénomènes criminels en mer, les actions purement nationales se révèlent rapidement insuffisantes, d'autant plus que le cadre juridique international qui leur sert de fondement est limité. Par conséquent, les solutions mutualisées et coordonnées sont indispensables, car les problèmes de sécurité d'un État ou d'une région peuvent affecter durablement la paix et la sécurité internationale.

Concernant les pratiques expérimentées dans le cadre de l'ONU, on a pu voir que les résolutions du CS ont permis de prendre en considération la lutte contre la criminalité en mer et d'y apporter des réponses particulières. L'application du chapitre VII de la Charte des Nations unies aux situations en mer et l'autorisation de l'intervention des États tiers dans les eaux sous souveraineté somalienne constituent une solution remarquable. Bien que cette approche repose essentiellement sur la répression et que le CS le limite dans le temps, elle souligne l'importance des actions collectives. En outre, l'AG joue également un rôle essentiel dans la prise en compte des enjeux liés à l'Océan mondial et dans le développement d'une approche holistique pour résoudre les problèmes liés à la mer. De manière complémentaire, des institutions, telles que l'OMI, INTERPOL, la FAO participent activement au renforcement des efforts internationaux, en apportant une dynamique spécifique pour appuyer l'action des États en mer. Toutes ces initiatives ont permis de créer une véritable synergie à l'échelle mondiale et de poser les bases d'un cadre multilatéral propice à la lutte contre la criminalité en mer.

Le régionalisme se révèle également pertinent dans ce contexte. Elle favorise la mise en place de solutions adaptées et ajustées aux spécificités des régions et des continents. Les exemples européens et africains en matière de gestion de l'espace, ainsi que les cadres juridiques et opérationnels ont été mis en lumière comme des leviers permettant la mise en œuvre des solutions ciblées et propres. Le cas du Golfe du Guinée, où les problèmes liés à l'insuffisance de contrôle étatique, la faiblesse des moyens d'intervention et l'absence d'organisation administrative adaptée limitent l'efficacité des actions individuelles, illustre la nécessité d'une approche mutualisée sur le plan régional.

Les solutions régionales apportées, spécifiques à chaque continent, manifestent des particularités qui dépendent de contextes géopolitiques, socio-économiques locaux, voire historiques. En Afrique de l'Ouest et du Centre, la consolidation du cadre juridique et des mécanismes régionaux parviennent progressivement à institutionnaliser un contrôle efficace des espaces maritimes qui est précieux dans la lutte contre la criminalité dans le golfe de Guinée.

L'exemple européen, le plus abouti, quant à lui, offre un modèle inédit qui s'inscrit dans une dynamique intégrée et sectorielle, tout en transcendant les frontières européennes.

Cependant, bien que la coopération internationale et régionale ait été largement déployée pour faire face aux menaces en mer, elle montre également ses limites et appelle à des solutions plus innovantes pour l'avenir. Notre proposition consiste à impliquer davantage les juridictions internationales dans la lutte contre la criminalité en mer qui pourraient jouer un rôle capital dans le renforcement des actions des États en mer.

TITRE II : LA « JURIDICTIONNALISATION » DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER

Il est largement admis que les juridictions internationales jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre du droit international. La spécialisation du droit des gens a enrichi l'office du juge et a favorisé l'émergence d'organes de règlement de différends, ainsi que la création d'instances juridictionnelles *sui generis*. D'aucuns y voient une propension au *forum shopping* tandis que d'autres appréhendent les conflits de compétence ou de juridiction qui peuvent en découler. Cependant, en observant de près la pratique des juges internationaux, notamment celle de la CIJ et du TIDM, ce présupposé s'effondre.

Si, pendant longtemps, les différends relatifs aux délimitations maritimes ont accaparé l'attention des juges de la CIJ, avec le TIDM, le contentieux de la mer s'est diversifié et a fortement évolué. Le Tribunal apporte un vent de renouveau et de modernité. Aux côtés de la CIJ, il contribue à l'élaboration d'une jurisprudence internationale foisonnante, cohérente et qui, surtout, favorise le dialogue entre les juges. Les décisions rendues par ces deux juridictions montrent que le droit de la mer est apte à fournir des réponses appropriées aux défis liés à l'utilisation de la mer, et que la Convention en l'occurrence demeure pertinente et actuelle.

Le TIDM, en particulier, a pris son essor et affirme son expertise sur de nombreux sujets. Il n'est donc pas excessif de considérer sa contribution à la lutte contre la criminalité en mer et à la consolidation des compétences des États dans ce cadre. La réflexion analysera donc l'opportunité et la pertinence de recourir à une solution judiciaire à l'échelle internationale pour résoudre ce problème.

Cela dit, il sera nécessaire d'approfondir la compétence contentieuse du TIDM, ses nouvelles fonctions consultatives, en mettant particulièrement l'accent sur l'interprétation que le juge fait de la Convention, afin de déterminer en quoi ces éléments peuvent être pertinents dans ce contexte. Ainsi, la « juridictionnalisation » sera abordée sous deux angles. Dans un premier temps, nous examinerons comment le Tribunal peut utiliser ses compétences juridictionnelles dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer (Chapitre I) et de quelles façons les juges peuvent exploiter plus largement le potentiel de la Convention à cette fin (Chapitre II).

Chapitre I : L'exploitation des compétences juridictionnelles du TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer

Le Tribunal s'impose de plus en plus comme une juridiction internationale incontournable en matière de résolution des différends maritimes et des problèmes relatifs à l'utilisation de la mer. La lutte contre la criminalité en mer, dans ses manifestations anciennes et actuelles, représente un enjeu majeur pour lequel le TIDM est idéalement placé pour apporter des réponses pertinentes et efficaces. En effet, de façon générale, sa capacité à traiter les questions les plus complexes dépasse largement celle des juridictions nationales en raison de son expertise unique et son envergure internationale. Le rôle du Tribunal dans ce contexte spécifique est d'une importance capitale, tant par l'exercice de ses fonctions contentieuses que consultatives.

Le TIDM est en mesure de fournir des réponses juridiques précises à la criminalité en mer. Il peut également contribuer à pallier les lacunes du cadre juridique existant qui sous-tend les actions des États en mer à l'échelon national, régional et international, tout en renforçant sa flexibilité et son efficacité. L'approche pragmatique du règlement des différends prévu par la Convention de Montego Bay concourt à élargir sa portée et son utilité pratique, souvent sous-estimée. Les décisions rendues par le Tribunal ont le potentiel de transformer la pratique des États, d'influencer les réglementations et les politiques nationales ainsi que les mécanismes opérationnels et les stratégies de la coopération à tous les niveaux.

Contrairement aux juridictions nationales, où l'exercice des compétences juridictionnelles se concentre généralement sur des sanctions à l'encontre des navires ayant enfreint les lois et règlements de l'État côtier, le TIDM opère selon une logique distincte et plus globale. Il convient donc d'étudier la manière dont la voie contentieuse peut être employée pour renforcer les compétences des États en mer (Section I) et d'étudier les possibilités offertes par la voie consultative (Section II) dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.

Section I : L'emploi de la voie contentieuse pour consolider les compétences des États en matière de lutte contre la criminalité en mer

Lorsqu'on examine la jurisprudence du TIDM, il apparaît clairement que le Tribunal a traité un nombre nettement plus élevé d'affaires contentieuses que consultatives. Cette prédominance peut s'expliquer en grande partie par l'affirmation sans équivoque de la compétence contentieuse du Tribunal dans la Convention. Après tout, il est évident que la première mission d'une juridiction est de trancher des différends.

De plus, l'autorité des décisions rendues confère au Tribunal une influence considérable sur la conduite des États. Dans ces conditions, il est donc impossible d'envisager la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer et la participation du juge international à la consolidation des compétences des États en mer dans ce cadre sans explorer les potentialités inhérentes à l'exercice de cette compétence.

Cette analyse implique non seulement d'étudier les opportunités qui s'offrent au juge ou aux parties, mais aussi de considérer les limites potentielles de ces actions, en tenant compte des éléments déjà dégagés par le Tribunal dans ses raisonnements. Dans cette perspective, il conviendra de mettre en lumière, d'une part, l'affirmation de la compétence contentieuse du TIDM et son exploitation dans la lutte contre la criminalité en mer (§1), et, d'autre part, l'utilisation du contentieux de l'urgence (§2) dans ce même cadre.

§1. L'affirmation de la compétence contentieuse du TIDM et son exploitation dans la lutte contre la criminalité en mer

L'autorité du TIDM est dorénavant bien établie et reconnue, mais il est important de se souvenir que cette notoriété résulte d'une longue évolution et que la position actuelle du Tribunal n'a pas été acquise sans défis. Depuis sa création, le TIDM a progressivement prouvé sa capacité à appliquer et à interpréter la Convention, tout en restant fidèle à son esprit.

Sa compétence s'étend à des problématiques de plus en plus complexes et contemporaines. Cette évolution marque un tournant décisif dans son rôle, car elle lui permet de traiter des questions spécifiques telles que la criminalité en mer, un sujet ancien, mais dont les nouvelles manifestations sont inédites. Cette approche permet également de tester la robustesse du droit international de la mer à faire face à ces défis, en utilisant les règles établies.

Il est alors essentiel de retracer l'établissement du TIDM (A) et de réfléchir aux modalités de saisine du Tribunal dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité en mer (B). Cette double analyse fournira un éclairage approfondi sur la contribution du TIDM à travers l'exercice de sa fonction contentieuse.

A- L'affirmation de l'activité juridictionnelle du TIDM

Il est bon de souligner que la création du TIDM représente, à bien des égards, un grand aboutissement. Initialement, beaucoup ont sous-estimé son importance. En effet, il a été avancé qu'une juridiction internationale spécialisée de cette envergure n'est pas indispensable et risque

de créer un chevauchement de compétence avec la CIJ⁷³⁴. Aujourd'hui, avec le recul, il est difficile de contester que le TIDM a bien eu sa raison d'être, puisqu'il a fait ses preuves. Dans cet ordre d'idées, Maria GAVOUNELI souligne que l'un des apports procéduraux de la Convention est de mettre en place un système de règlement pacifique des différends spécifique lié à l'interprétation et à l'application du droit de la mer dont le TIDM est la figure de proue⁷³⁵.

Il y a lieu d'observer aussi que la jurisprudence développée par le Tribunal dans les affaires examinées ci-après ne s'éloigne pas de celle de la CIJ. Tout au contraire, la démarche des juges de Hambourg révèle pour l'essentiel une réelle volonté de cohérence et de recherche d'une conformité à sa pratique. Cela est perceptible dans le renvoi aux décisions rendues par la CIJ et dans la manière dont le TIDM s'appuie constamment sur les précédents établis par cette dernière. Ce fut notamment le cas dans l'affaire *Virginia G*⁷³⁶, dans l'affaire du *différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'Océan Atlantique*⁷³⁷, dans l'affaire *Saiga n°2*⁷³⁸ et dans l'affaire du *thon à nageoire bleue*⁷³⁹.

⁷³⁴ T. TREVES, « Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales », in R. BEN ACHOUR, S. LAGHMANI, *Justice et juridictions internationales*, IVe Rencontre internationale de Tunis des 13, 14 et 15 avril 2000, Paris, Pedone, 2000, p. 102 : « [...] Le Tribunal international du droit de la mer est le seul Tribunal à vocation universelle dont les compétences chevauchent celles de la Cour internationale de justice ». L'auteur évoque les deux types de conflits qui peuvent résulter de la coexistence de ces deux juridictions internationales : un conflit de compétence et un conflit de jurisprudence.

⁷³⁵ M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, *op. cit.*, p. 1 : « *Much more than a codifying treaty in progressive development of a very old branch of international law or even simply "a constitution for the oceans", the new instrument created an integral normative system, complete with a compulsory dispute settlement mechanism and its own (though non-exclusive) judicial forum* » ; voir eg. J-P. BEURIER, « Tribunal international du droit de la mer (TIDM) », in J-P. BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, 3e éd., Paris, Dalloz, 2014, p.178 : « Le TIDM [...] a montré que les juridictions spécialisées pouvaient avoir un rôle important à jouer, comme le prouve le droit international actuel ».

⁷³⁶ TIDM, *Affaire du Virginia G* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, §226 : « Dans son examen de la législation pertinente de la Guinée-Bissau, le Tribunal rappelle l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire concernant certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise ».

⁷³⁷ TIDM, *Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'Océan Atlantique* (Ghana c. Côte d'Ivoire), arrêt du 23 septembre 2017, p.150, §552 : « La jurisprudence a admis que la conduite des parties durant la procédure était susceptible d'étendre la compétence d'une juridiction internationale (*forum prorogatum*) ».

⁷³⁸ TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.56§133-134 : « Dans l'affaire relative au Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie), arrêt, CIJ Recueil I 997, pp. 40 et 41, paragraphes 51. et 52), la Cour internationale de Justice a accueilli favorablement deux conditions mises à l'utilisation par un État du moyen de défense fondé sur l'« état de nécessité » qui, au regard du droit international général, justifie un fait qui, autrement, serait illicite. Ces conditions, telles qu'énoncées à l'article 33, paragraphe 1, du projet d'articles de la CDI sur la responsabilité des États, sont que la justification n'est pas recevable, à moins que : a) ce fait n'ait constitué le seul moyen de sauvegarder un intérêt essentiel dudit État contre un péril grave et imminent ; et que b) ce fait n'ait pas gravement porté atteinte à un intérêt essentiel de l'État à l'égard duquel l'obligation existait. En entérinant ces conditions, la Cour a déclaré qu'elles « doivent être cumulativement réunies » et qu'elles « reflètent le droit coutumier international » ».

⁷³⁹ TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, § 44 : « Considérant qu'un différend est un « désaccord sur un point de droit ou de fait, une contradiction, une opposition de thèses juridiques ou d'intérêts » (Concessions Mavrommatis en Palestine, arrêt no. 2, 1924, CPJI. série A no. 2, p.11) ».

Déjà en 2000, alors que le TIDM faisait ses premiers pas et s'établissait, on s'accordait à reconnaître, que « l'on ne saurait trouver dans la jeune jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer des exemples de divergence des types que l'on vient de mentionner. Tout au contraire, la jurisprudence de Cour internationale de justice, ainsi que celle la Cour permanente de justice internationale, y sont citées avec respect comme indication concluante de l'état du droit international sur certaines questions que le Tribunal a eu à examiner »⁷⁴⁰. La pratique actuelle du TIDM confirme cette position et prouve que le TIDM n'a jamais été en conflit avec la CIJ. D'ailleurs et heureusement, l'appréciation est réciproque : la CIJ se réfère également à la jurisprudence du TIDM pour soutenir ses propres décisions.

Ainsi dans l'arrêt du 21 avril 2022, la CIJ a fait appel à la jurisprudence du Tribunal pour se prononcer sur l'obligation des États de protéger et de préserver le milieu marin. Elle a affirmé ce qui est consigné ci-après :

[...] Cela étant, dans la zone économique exclusive, c'est l'État côtier qui dispose de la juridiction nécessaire pour s'acquitter de cette obligation. Comme l'a affirmé le Tribunal international du droit de la mer (ci-après dénommé le « TIDM »), « la conservation des ressources biologiques de la mer constitue un élément de la protection et de la préservation du milieu marin » (Thon à nageoire bleue (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), mesures conservatoires, ordonnance du 27 août 1999, TIDM Recueil 1999, p. 295, par. 70). [...] Un État tiers, en sa qualité d'État du pavillon, est également dans « l'obligation de veiller au respect par les navires battant son pavillon des mesures de conservation des ressources biologiques adoptées par l'État côtier pour sa zone économique exclusive » (Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 37, par. 120)⁷⁴¹.

En renvoyant aux précédents du TIDM, la CIJ confirme sa jurisprudence. En outre, elle met en lumière les dispositions de la Convention concernant les compétences de l'État côtier et de l'État du pavillon en matière de protection et de préservation de l'environnement marin. Ainsi, le risque de dissonance entre les deux juridictions, autrefois redouté, est désormais quasiment nul, ou du moins n'est plus d'actualité au regard de la jurisprudence existante du TIDM et de la CIJ.

Dès lors, on peut légitimement affirmer que l'avènement du TIDM a non seulement contribué à désengorger le contentieux maritime, mais a aussi renforcé la pratique de la CIJ. Ce faisant, il joue un rôle clé dans la consolidation des règles existantes et prévient le risque de

⁷⁴⁰ T. TREVES, « Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales », in R. BEN ACHOUR, S. LAGHMANI, *Justice et juridictions internationales*, op. cit., p.113.

⁷⁴¹ CIJ, *Violations alléguées de droits souverains et d'espaces maritimes dans la mer des Caraïbes* (Nicaragua c. Colombie), arrêt du 21 avril 2022, p.49, § 95.

fragmentation du droit international⁷⁴². Cette approche favorise, en outre, le développement d'une pratique internationale dans la mesure où « le juge international inspire la pratique et est inspiré par la pratique »⁷⁴³.

Le TIDM a su alors s'accorder avec la CIJ et s'émanciper d'elle sans aller à contresens. Par conséquent, on peut se réjouir qu'il ait réussi comme on l'espérait à « [...] fonctionner de manière effective sans nécessairement et absolument entraîner, soit un double emploi, soit une concurrence fâcheuse avec la Cour »⁷⁴⁴. Dès lors qu'on ne peut établir sur la base de l'existant une concurrence réelle entre ces deux juridictions internationales⁷⁴⁵ ou une quelconque « balkanisation »⁷⁴⁶, il revient de reconnaître comme l'a fait Alain PELLET que le TIDM ne fait absolument pas de l'ombre à la CIJ :

Avec beaucoup de sagesse, le Tribunal, loin de se poser en rival de la CIJ, ce qui n'eût guère eu de sens et aurait affaibli l'autorité de l'un comme de l'autre, a voulu inscrire sa jurisprudence dans le sillage de celle de la Cour qu'il a enrichie en la complétant et en la clarifiant sur certains points car, la Convention, pour être l'instrument de référence et le phare du Tribunal, ne saurait être interprétée et appliquée « en isolation clinique »⁷⁴⁷.

Le juge Jean-Pierre PICOT rend cette pensée à l'emporte-pièce en affirmant que « comparé à la Cour, le Tribunal est une petite boutique »⁷⁴⁸. Cela dit, en réalité, une comparaison entre la CIJ et le TIDM n'a foncièrement pas lieu d'être. En tout état de cause, le conflit de compétence a été, par ailleurs, solutionné par la Convention elle-même à l'article 282. On en déduit que « [...] dès lors que le choix des parties est fait, il n'y a plus de conflits. La compétence de la juridiction choisie est établie, celle des juridictions non choisies est écartée »⁷⁴⁹.

⁷⁴² Y. TANAKA, « The impacts of the Tribunal's Jurisprudence on the Development of International Law », in *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law : 1996-2016*, Leiden Boston, Brill Nijhoff, 2018, pp. 162-167.

⁷⁴³ L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève des 15, 16 et 17 mai 2003, Paris, Pedone, 2004, p.41.

⁷⁴⁴ S. BULA-BULA, « L'odyssée du droit de la mer dans les abysses », in E. YAKPO, T. BOUMEDRA(eds), *Liber Amicorum Judge Mohammed Bedjaoui*, The Hague London Boston, Kluwer Law International, 1999, p. 123.

⁷⁴⁵ 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 (dir.), *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, Paris, Pedone, 2001, p. 7.

⁷⁴⁶ G. LE FLOCH, « Le Tribunal international du droit de la mer : Bilans et perspectives », in G. LE FLOCH(dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Paris des 2 et 3 juin 2016, Paris, Pedone, 2018, p.38.

⁷⁴⁷ A. PELLET, « La contribution du Tribunal international du droit de la mer au développement du droit international général », in *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law : 1996-2016*, op. cit., p.204.

⁷⁴⁸ J-P.COT, « Le regard du juge sur le Tribunal international du droit de la mer », in G. LE FLOCH (dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, op. cit., p.358.

⁷⁴⁹ T. TREVES, « Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales », in, R. BEN ACHOUR, S. LAGHMANI (dir.), *Justice et juridictions internationales*, op. cit., p. 104.

En ratifiant la Convention, les États peuvent choisir de s'adresser au Tribunal, de se rendre à la Haye ou d'opter pour l'arbitrage :

Lorsqu'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, un État est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens suivants pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention : a) le Tribunal international du droit de la mer constitué conformément à l'annexe VI b) la Cour internationale de Justice c) un Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII d) un Tribunal arbitral spécial, constitué conformément à l'annexe VIII, pour une ou plusieurs des catégories de différends qui y sont spécifiés⁷⁵⁰.

Le fait que la Convention ne contraint pas les États à recourir exclusivement au TIDM, ce qui aurait exclu la CIJ ou les règlements arbitraux, montre le degré d'ouverture des rédacteurs. Ce large choix traduit aussi la volonté de régler les problèmes que pose l'utilisation des océans en mettant à profit toute la richesse des moyens juridictionnels familiers aux États, tout en leur donnant la possibilité d'expérimenter la saisine de la juridiction spécialisée établie. Mais de toute évidence, le choix des Parties ne relève pas du hasard, mais de la stratégie.

Par ailleurs, le recours au TIDM n'est possible que si l'État a préalablement déclaré accepter sa compétence. Par exemple, lorsqu'on analyse les déclarations faites par les États au titre de l'article 287⁷⁵¹, tous n'ont pas accepté la compétence du TIDM⁷⁵². Certains ont préféré admettre la compétence exclusive de la CIJ⁷⁵³. D'autres ont reconnu uniquement les compétences du

⁷⁵⁰ Article 287, Convention de Montego Bay.

⁷⁵¹ <https://www.itlos.org/fr/main/competence/declarations-des-etats-parties/declarations-faites-par-les-etats-parties-en-virtu-de-l'article-287/>

⁷⁵² Déclaration du Cuba : « Le Gouvernement de la République de Cuba déclare qu'en ce qui concerne l'article 287 sur le choix d'une procédure pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention, il n'accepte pas la juridiction de la Cour internationale de Justice, et qu'en conséquence il ne l'acceptera pas non plus pour ce qui est des articles 297 et 298 ».

⁷⁵³ Déclaration du Royaume du Danemark : « En vertu de l'article 287 de la Convention, le Gouvernement du Royaume du Danemark choisit par la présente la Cour internationale de Justice pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention ».

TIDM et de la CIJ⁷⁵⁴, du Tribunal arbitral et du TIDM,⁷⁵⁵ ou ont accepté la compétence exclusive du TIDM⁷⁵⁶.

Aussi, le Statut du TIDM visé à l'annexe VI qui fait partie intégrante du texte⁷⁵⁷ prévoit à l'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 »⁷⁵⁸. Ce corpus normatif encadre l'activité du Tribunal et éclaire sur les conditions générales de forme liées à sa compétence.

Le Tribunal est un organe judiciaire permanent qui possède des fonctions importantes. Comme mentionné précédemment, son activité est essentiellement contentieuse et les affaires portées devant lui jusqu'ici sont rarement des demandes d'avis consultatif. L'article 288 délimite la compétence des juridictions judiciaires et arbitrales citées à l'article 287, ce qui permet de déduire les types de différends susceptibles d'être portés au prétoire du TIDM :

Une cour ou un Tribunal visé à l'art. 287 a compétence pour connaître de tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention qui lui est soumis conformément à la présente partie.

2. Une cour ou un Tribunal visé à l'art. 287 a aussi compétence pour connaître de tout différend qui est relatif à l'interprétation ou à l'application d'un accord international se rapportant aux buts de la Convention et qui lui est soumis conformément à cet accord.

Il s'agit alors des différends concernant l'interprétation et l'application de la Convention. Ensuite, il est question d'autres accords visant à atteindre ses buts. La compétence de fond du TIDM est alors élargie par le truchement d'autres textes qui confèrent compétence au

⁷⁵⁴ Déclaration de l'Australie : « Le Gouvernement australien déclare, en vertu du paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à Montego Bay le dix décembre mil neuf cent quatre-vingt-deux, qu'il choisit les moyens suivants pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention, sans spécifier que l'un a le pas sur l'autre : a) le Tribunal international du droit de la mer constitué conformément à l'annexe VI de la Convention; et b) la Cour internationale de Justice. » ; Déclaration du Togo : « Pour des raisons qui lui sont personnelles, la République Togolaise, conformément à l'article susmentionné, déclare qu'elle choisit les moyens ci-après, pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention, sans toutefois spécifier que l'un a le pas sur l'autre : i. le Tribunal international du droit de la mer ; ii. la Cour internationale de Justice ».

⁷⁵⁵ Déclaration du Canada : « Le Gouvernement du Canada croit opportun, conformément à l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de choisir, sans préciser l'ordre de ses préférences, les moyens suivants de régler les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention : (a) le Tribunal International du Droit de la Mer constitué conformément à l'annexe VI de la Convention ; (b) un Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention ».

⁷⁵⁶ Déclaration de la Grèce : « En application de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Gouvernement de la République hellénique choisit par la présente déclaration le Tribunal international du droit de la mer constitué conformément à l'annexe VI de la Convention comme organe pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention ».

⁷⁵⁷ Article 318, Convention de Montego Bay : « Les annexes font partie intégrante de la Convention et, sauf disposition contraire expresse, une référence à la Convention renvoie également à ses annexes, et une référence à une partie de la Convention renvoie aussi aux annexes qui s'y rapportent ».

⁷⁵⁸ La version anglaise parle de *any dispute and all matters*.

Tribunal⁷⁵⁹. En revanche, la Convention ne précise pas les accords concernés et ne dresse pas de liste exhaustive que le juge devrait suivre. On a pu lire dans la présentation qu'opère le Tribunal sur son site officiel à son propre sujet, ce qui suit :

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*. La liste ci-après mentionne les accords internationaux contenant des dispositions relatives à la compétence du Tribunal international du droit de la mer. Cette liste n'est pas nécessairement exhaustive⁷⁶⁰.

L'aperçu que le Tribunal donne de sa compétence met en lumière non seulement des différends comme l'énonce aussi l'article 288 mais également des demandes qui *in fine* se rapportent aux articles 21 et 23 du Statut du Tribunal sus-évoqués. On peut en déduire que le TIDM adopte une lecture élargie de sa compétence et qu'elle ne la considère pas exclusivement sous l'angle contentieux. Dans la liste des accords soulignés par le Tribunal, on trouve l'Accord sur la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs⁷⁶¹, l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion⁷⁶², l'Accord visant à prévenir la pêche non réglementée en haute mer dans l'océan Arctique central⁷⁶³ du 3 octobre 2018 et le récent Accord des Nations Unies visant à protéger la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale⁷⁶⁴.

Cependant, il ne suffit pas d'invoquer des dispositions de la Convention ou des accords pertinents conférant compétence au Tribunal ; il est nécessaire d'« établir un double lien substantiel, d'une part, entre les faits allégués et les dispositions de la convention invoquées et, d'autre part, entre les dispositions excipées de la convention et les demandes contenues dans la

⁷⁵⁹ Ces accords sont disponibles sur ce site : <https://www.itlos.org/fr/main/competence/accords-internationaux-conferant-competence-au-Tribunal/>

⁷⁶⁰ <https://www.itlos.org/fr/main/competence/accords-internationaux-conferant-competence-au-Tribunal/>

⁷⁶¹ <https://www.itlos.org/fr/main/competence/accords-internationaux-conferant-competence-au-Tribunal/>

⁷⁶² Article IX, Accord sur la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs : « [...] 3. Tout différend de ce caractère non ainsi réglé est, avec le consentement dans chaque cas de toutes les Parties au différend, renvoyé pour règlement à la Cour internationale de justice, au Tribunal international du droit de la mer à l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ou soumis à arbitrage. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord concernant le renvoi à la Cour internationale de justice, au Tribunal international du droit de la mer ou à l'arbitrage, les Parties au différend continuent à se consulter et à coopérer en vue de résoudre le différend conformément aux règles du droit international relatives à la conservation des ressources biologiques marines ».

⁷⁶³ Article 7, Accord sur les stocks de poissons : « Les dispositions relatives au règlement des différends contenues dans la partie VIII de l'Accord de 1995 s'appliquent, mutatis mutandis, à tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui surgit entre les Parties, que celles-ci soient ou non parties à l'Accord de 1995 ».

⁷⁶⁴ Article 60, Accord récent se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale.

requête ou le compromis »⁷⁶⁵. Plus loin, en portant un différend ou une demande devant le Tribunal, les parties doivent prouver qu'il existe un désaccord concernant une disposition de la Convention ou l'« autre accord » pour caractériser l'existence d'un différend concernant l'interprétation ou l'application de la Convention. Dans l'affaire *Ara Libertad*, un litige est né entre l'Argentine et le Ghana. L'Argentine a soumis au Tribunal une demande en prescription de mesures conservatoires. Dans sa requête, l'Argentine soutient, entre autres, que l'immobilisation du navire de guerre *Ara Libertad* constitue une violation de son droit de passage inoffensif et « porte aussi une atteinte immédiate au droit de l'Argentine de jouir de l'immunité que son navire de guerre possède »⁷⁶⁶. Le Tribunal a ignoré ces considérations. Ce dont il s'est davantage préoccupé c'est de pouvoir établir s'il existe entre les Parties « une divergence de vues quant à l'applicabilité de l'article 32 »⁷⁶⁷ en vue d'établir sa compétence. Il a suivi le même raisonnement dans l'affaire *Arctic Sunrise*⁷⁶⁸.

Une fois que l'on s'accorde à reconnaître que l'institution du Tribunal est un accomplissement significatif et qu'il n'y a guère de concurrence entre le TIDM et la CIJ, il convient de mettre en perspective l'apport spécifique du TIDM en matière de lutte contre la criminalité en mer. L'affirmation de l'office juridictionnel du TIDM au fil des années et sa disposition à accueillir les demandes des États avec une grande ouverture confortent l'idée qu'il est capable de les orienter et de résoudre leurs différends dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime.

B- La saisine du TIDM dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité en mer

Inévitablement, pour qu'un contentieux concernant la criminalité en mer ou relatif à l'exercice des compétences des États dans ce cadre ait lieu devant le Tribunal, il est impératif qu'un différend existe entre les parties concernées d'une part et d'autre part qu'il porte sur des dispositions précises de la Convention ou d'autres instruments juridiques pertinents au titre des *autres accords*. Il faut reconnaître dès à présent que la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer par l'exercice de la compétence contentieuse pourrait rencontrer certains obstacles dans sa mise en œuvre à certains égards, mais cela ne signifie pas que cette voie, moins flexible que la voie consultative, soit totalement inenvisageable. La lutte contre la criminalité en mer, bien qu'étant un sujet d'une importance capitale, n'est pas l'objet de la

⁷⁶⁵ J-G MAHINGA, *Le Tribunal international du droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2013, p.109

⁷⁶⁶ TIDM, *Affaire de l'« Ara Libertad »* (Argentine c. Ghana), ordonnance du 15 décembre 2012, p.341, §40.

⁷⁶⁷ *Ibidem*, p.344, §65.

⁷⁶⁸ TIDM, *Affaire de l'« Arctic Sunrise »* (Royaume des Pays-Bas c. fédération de Russie), ordonnance du 22 novembre 2013, p.247, § 68.

Convention et ne constitue pas son thème central comme on l'a précédemment souligné. En effet, à l'exception des dispositions traitant de la piraterie, du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer et de celles qui abordent la pollution marine, ainsi que celles concernant les différentes atteintes à l'environnement marin, la Convention de Montego Bay ne couvre pas d'autres activités illicites en mer. Cependant, elle aborde en long de manière relativement plus approfondie les compétences des États en mer et, parfois, leurs modalités d'exercice. Dans ce contexte, pour que le Tribunal puisse être amené à résoudre des différends en lien avec la criminalité en mer ou avec l'exercice des compétences étatiques dans ce contexte spécifique, il convient de distinguer deux approches. D'une part, il faudra considérer l'exploitation de sa compétence juridictionnelle du TIDM au titre de la Convention, et d'autre part, au titre de ces *autres accords* se rapportant à ses buts.

Avant d'examiner quelques dispositions pertinentes de la Convention ou celles *des autres accords*, une attention particulière doit être portée aux dispositions du préambule de la Convention, et ce, pour deux raisons principales. En premier lieu, il est essentiel de ne pas perdre de vue que « malgré leur banalité, ces formules sont [...] d'une grande importance puisqu'elles se réfèrent aux éléments constitutifs de l'obligation conventionnelle internationale »⁷⁶⁹. En second lieu, le préambule de la Convention de Montego Bay contient de nombreux éléments significatifs qui nourrissent notre analyse. Par exemple, on peut y lire « les États Parties à la Convention, animés du désir de régler, [...] *tous les problèmes* concernant le droit de la mer ». Par un syllogisme élémentaire, la criminalité en mer, étant indiscutablement un problème concernant le droit de la mer, c'est une question que le juge peut légitimement traiter et pour laquelle il peut opportunément exercer sa compétence contentieuse. Plus loin, il est indiqué dans le préambule que « les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble ». D'une part, ce passage renforce l'idée selon laquelle, les activités illicites en mer peuvent être considérés comme étant des problèmes auxquels les États sont confrontés, et que le juge peut les résoudre en utilisant la Convention. D'autre part, les problèmes de la mer devant, en tout état de cause, être gérés de manière holistique, celui de la criminalité en mer est en définitive indissociable de tous les autres.

Par ailleurs, le préambule de la Convention ne mentionne pas clairement son objet et son but, ni ces problèmes de la mer. Toutefois, il est possible de saisir les objectifs généraux de la

⁷⁶⁹ Voir à ce propos, E. SUY, « Le préambule », in E. YAKPO, T. BOUMEDRA(eds), *Liber Amicorum Judge Mohammed Bedjaoui*, op. cit., p.254.

Convention. Le préambule fait également référence aux « buts et principes des Nations Unies, tels qu'ils sont énoncés dans la Charte ». Dans ces conditions, on ne saurait avancer que la Convention a une finalité unique. Comme cela a pu être relevé, « *thus, this appears to be a situation where, given the length of the instrument and the diversity of subjects it deals with, there seems to be a series of objects and purposes rather than a single one* »⁷⁷⁰. Le juge NDIAYE disait même que les buts de la Convention sont prolifiques :

[...] On peut citer : les ressources biologiques de la mer ; la conservation générale, environnement et écosystème ; la recherche scientifique marine ; la pollution ; la navigation maritime ; la criminalité en mer et la sécurité maritime ; les créances maritimes et responsabilités ; les transports maritimes. Dans ces matières, il y a de nombreux problèmes qui peuvent utilement faire l'objet de demande d'avis consultatifs comme le révèlent les différents ateliers du Tribunal. Une question récurrente a trait au rôle des organismes régionaux de gestion des pêches et à la pêche illicite⁷⁷¹.

Le fait que la criminalité en mer et les questions relatives à la sécurité en mer soient considérées dans son propos comme faisant partie des buts de la Convention est captivant. Cela montre qu'ils peuvent, comme d'autres problèmes, être soumis au Tribunal et être réglés au moyen des mécanismes qu'elle institue, notamment les moyens juridictionnels. En procédant ainsi, le juge contribue à réaliser pleinement le but et l'objet de la Convention. Le préambule de la Convention mentionne aussi que « les questions qui ne sont pas réglementées par la Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général ». Il est clair que les rédacteurs étaient conscients que la Convention n'est pas exhaustive et qu'il pourrait surgir, tant au présent qu'à l'avenir, des questions qui n'auraient pas été prises en compte. Ainsi, lorsque le juge examine des questions liées à la criminalité en mer, il pourra, si nécessaire, fonder son argumentation sur les règles plus générales comme on l'approfondira ci-dessous, et ne devrait pas les écarter sous prétexte qu'elles ne sont pas spécifiquement traitées par la Convention ou par son préambule. Le juge peut, dès lors, en théorie, établir sans contredit sa compétence de fond pour connaître des différends et de toutes les demandes en lien avec la criminalité en mer.

Sous un angle plus révélateur, au-delà du préambule, certaines dispositions de la Convention relatives à certaines formes de criminalité spécifiques en mer ou aux compétences des États dans les différents espaces maritimes pourraient être invoquées par les États pour fonder la

⁷⁷⁰ L. LIJZAAD, « As Time Goes By: A preliminary Inquiry Into the "Object and purpose" of the Law of the Sea Convention », in K. SIIG, B. FELDTMANN, F.M.W. BILLING, (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea : A System of Regulation*, London/New York/Routledge, Taylor & Francis Group, 2024, p.273.

⁷⁷¹ T. M. N'DIAYE, « Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer », in L. DEL CASTILLO (ed), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea : Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Leiden Boston, Brill Nijhoff, 2015, pp.648-649.

compétence du juge. En effet, si les États les évoquent explicitement comme fondement de leurs requêtes, elles pourraient servir de base légale pour que le tribunal exerce sa compétence contentieuse. Il faut admettre que, en pratique, pour des raisons diplomatiques ou stratégiques, les États pourraient être réticents à soumettre au Tribunal des différends liés aux dispositions de la Convention concernant par exemple la criminalité en mer. En effet, il est probable qu'ils préfèrent la procédure consultative, perçue comme moins conflictuelle, flexible, et « moins contraignante ». Cependant, si les intérêts de l'État demandeur sont suffisamment en jeu et que la nature du litige justifie une résolution contentieuse, cette option reste disponible. Elle est même particulièrement envisageable pour les différends liés à l'exercice des compétences des États en mer, un domaine où les enjeux sont possiblement plus prégnants.

En pratique, il est d'ailleurs difficile d'imaginer un « différend en matière de criminalité en mer ». On peut plus aisément concevoir des « différends relatifs à l'exercice des compétences des États en mer » ou radicalement des demandes visant à clarifier les obligations des États dans la lutte contre la criminalité en mer, ce qui relèverait davantage d'une procédure consultative. Pour que le TIDM puisse connaître d'un contentieux purement interétatique⁷⁷² en lien avec l'exercice des compétences des États dans la lutte contre la criminalité en mer, en définitive, l'hypothèse la plus plausible est celle où un État n'aurait pas effectivement exercé sa compétence ou sa juridiction, entraînant un préjudice pour un autre État. Il serait donc crucial que l'État demandeur démontre qu'il y a eu une défaillance de la part de l'État défendeur, ou qu'il mette en cause sa responsabilité.

On peut également, en théorie, envisager des différends concernant la méconnaissance de l'obligation de coopération et ce, dans le cadre de la lutte contre les formes de criminalité couvertes par la Convention. Il peut s'agir, à titre d'illustration, de l'article 108 demandant aux États de coopérer à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en haute mer ou de l'article 109 qui les invite à coopérer à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer. Il en va de même pour les articles 117⁷⁷³, 123⁷⁷⁴ et

⁷⁷² La saisine du TIDM par les personnes privées alors même qu'il s'agit d'une grande innovation du Tribunal est exclue du champ de réflexion. Voir à ce propos, le dernier titre de la thèse de Yann TEPHANY in Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2019, 531 p.

⁷⁷³ Article 117, Convention de Montego Bay : « Tous les États ont l'obligation de prendre les mesures, applicables à leurs ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer ou de coopérer avec d'autres États à la prise de telles mesure ».

⁷⁷⁴ Article 123, Convention de Montego Bay : « Les États riverains d'une mer fermée ou semi-fermée devraient coopérer entre eux dans l'exercice des droits et l'exécution des obligations qui sont les leurs en vertu de la Convention. A cette fin, ils s'efforcent, directement ou par l'intermédiaire d'une organisation régionale appropriée, de : a) coordonner la gestion, la conservation, l'exploration et l'exploitation des ressources biologiques de la mer ; b) coordonner l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations concernant la protection et la préservation du milieu marin ».

43⁷⁷⁵. C'est aussi le cas pour l'article 235 de la Convention qui dispose qu'« il incombe aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international ». Même si l'hypothèse considérée semble concluante en théorie, il n'en reste pas moins difficile, dans les faits, de prouver qu'un État a intentionnellement refusé de coopérer à la prévention ou la répression de ces activités illicites en mer.

Une autre hypothèse qui pourrait rendre opportune la mise en œuvre de la compétence contentieuse du Tribunal serait celle où des États ne parviennent pas à s'accorder sur les mesures à adopter au titre de leurs compétences en mer pour prévenir ou pour réprimer une forme spécifique de criminalité dans la ZEE. Par exemple, l'article 56 de la Convention, qui consacre les droits et la juridiction de l'État côtier, précise que cet État possède des droits souverains en matière de protection et de préservation de l'environnement marin. Toutefois, cet article doit être lu conjointement avec l'article 58 dont le paragraphe 3 énonce que « lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention ». En outre, la possibilité que l'État côtier puisse autoriser des ressortissants d'autres États à pêcher dans sa ZEE conformément à l'article 62 de la Convention comporte, comme évoqué précédemment, le risque de surexploitation des ressources halieutiques. Ainsi, outre les considérations en matière de lutte contre la pêche INN, cette situation pourrait constituer une violation des lois et règlements de l'État côtier. De telles infractions pourront donner lieu à la prise de toutes les mesures nécessaires, lesquelles pourraient être contestées par l'État du pavillon, entraîner des désaccords et des tensions diplomatiques et juridiques.

Dans l'affaire du navire *Virginia G*, par exemple, le Tribunal a estimé que « [...] le fait que la législation de la Guinée-Bissau prévoit la confiscation des navires assurant le soutage des navires étrangers pêchant dans la zone économique exclusive de ce pays, ne constitue pas en soi une violation de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Que la confiscation soit ou

⁷⁷⁵ Article 43, Convention de Montego Bay : « Les États utilisateurs d'un détroit et les États riverains devraient, par voie d'accord, coopérer pour : a) établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaire, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale ; et b) prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ».

non justifiée dépend des circonstances propres à chaque espèce »⁷⁷⁶. Par ailleurs, dans l'affaire *Tomimaru*, il a souligné sept ans plus tôt être également « conscient du fait que de nombreux États ont inscrit dans leur législation des mesures de confiscation des navires de pêche aux fins de la gestion et la conservation des ressources biologiques marines »⁷⁷⁷.

Si l'argumentation du Tribunal reste cohérente au regard de l'article 73, elle l'est moins en ce qui concerne les conséquences qu'une telle interprétation entraîne au regard de l'article 292. L'analyse effectuée par la suite dans l'affaire *Tomimaru* au sujet de l'interaction entre ces deux articles demeure globalement floue et confuse :

Une décision de confiscation a pour effet de supprimer le caractère provisoire de la détention du navire et de rendre la procédure de prompt mainlevée sans objet. Une telle décision ne devrait pas être prise de manière à priver le propriétaire du navire de l'accès aux voies de recours judiciaires nationales ou d'empêcher l'État du pavillon d'engager la procédure de prompt mainlevée prévue par la Convention; elle ne saurait davantage être effectuée par le truchement de procédures contraires aux normes internationales garantissant les voies de droit. En particulier, une mesure de confiscation prise avec une précipitation injustifiée compromettrait la mise en œuvre de l'article 292 de la Convention⁷⁷⁸.

Cette réflexion est problématique. D'une part, le Tribunal admet lui-même que la confiscation du navire rend la procédure de prompt mainlevée caduque, en ce qu'elle perd sa finalité et devient en pratique superflue. Dès lors que la confiscation rend cette procédure sans objet et compromet sa mise en œuvre, une véritable contradiction se profile. D'autre part, en affirmant qu'une telle décision prise à l'encontre du navire ne doit pas avoir pour but d'empêcher l'État du pavillon d'engager ladite procédure alors qu'elle produit tout de même cet effet, le raisonnement du tribunal soulève une autre contradiction. En effet, une fois que le navire est confisqué, il devient difficile, voire impraticable, de demander sa libération ou celle de son équipage.

Si en tout état de cause, certains États côtiers pourraient être tentés d'utiliser la confiscation comme un moyen de contourner ou de court-circuiter la procédure de prompt mainlevée, ou prétextant l'exercice de leurs droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la ZEE, cela rend aléatoire l'application effective et efficace de l'article 292 de la Convention. À l'inverse, si cette mesure est spécifiquement destinée à lutter contre la pêche illégale, mais qu'elle est remise en cause car elle entrave la

⁷⁷⁶ TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, pp.78-79 §257.

⁷⁷⁷ TIDM, *Affaire du « Tomimaru »* (Japon c. Fédération de Russie), arrêt du 6 août 2007, p.96 §72.

⁷⁷⁸ *Ibidem*, p.96§76.

demande de prompt mainlevée du navire, elle pourrait dissuader les États côtiers de prendre des mesures rigoureuses ou simplement nécessaires pour prévenir ou pour réprimer ces pratiques.

Plus loin dans l'affaire *Tomimaru*, le Tribunal indique qu'une « décision de confisquer un navire n'empêche pas le Tribunal d'examiner une demande de prompt mainlevée de l'immobilisation de ce navire, pendant que les tribunaux de l'État qui a procédé à l'immobilisation demeurent saisis⁷⁷⁹. Cela semble donc suggérer qu'il reste, malgré la confiscation, une possibilité de solliciter une demande en prompt mainlevée. Cependant, le Tribunal n'éclaircit pas de manière satisfaisante cette position. Le moins qu'on puisse dire, en définitive, c'est que l'ensemble de cette analyse marque de clarté et présente de nombreuses confusions qui fragilisent la cohérence de l'argumentation⁷⁸⁰.

Dans ce genre d'hypothèse et face à ces confusions, il est important de trouver un équilibre qui permette à la fois de sauvegarder les intérêts des États côtiers dans la ZEE et de préserver les droits des autres États, notamment ceux de l'État du pavillon. Dans ce cas de figure, il serait plus opportun pour les États d'introduire des actions contentieuses en invoquant un différend directement lié à l'articulation entre les articles 73 et 292 de la Convention, plutôt que de les évoquer dans des procédures de prompt mainlevées où la marge de manœuvre du tribunal est, somme toute, limitée. Ce dernier pourrait alors exercer sa compétence contentieuse, en se prononçant spécifiquement sur ces articles, ce qui serait doublement intéressant : pour la clarification des compétences de l'État côtier dans la ZEE d'une part, et d'autre part pour la précision des mesures qu'il peut prendre pour lutter contre la pêche illégale sans compromettre les droits de l'État du pavillon. Cela permettrait également d'éviter que la confiscation devienne un moyen détourné de rendre inopérante la procédure de prompt mainlevée et de mieux garantir l'équilibre entre les impératifs de lutte contre la criminalité en mer et la protection des droits des autres États.

Pour offrir un dernier exemple, on peut envisager un différend entre États concernant l'exercice du droit de poursuite. En effet, si l'État côtier peut poursuivre un navire étranger lorsqu'il a des raisons sérieuses de penser qu'il a contrevenu à ses lois et règlements, lorsqu'il continue la poursuite jusque dans un espace sous souveraineté nationale d'un autre État en méconnaissance

⁷⁷⁹ *Ibidem*, p.97§78.

⁷⁸⁰ Pour approfondir les confusions et les ambiguïtés concernant l'articulation entre l'article 73 et l'article 292 de la Convention ces ambiguïtés, voir S. KARAGIANNIIS, « A propos de quelques incertitudes concernant la demande de prompt mainlevée de l'immobilisation d'un navire devant le Tribunal international de la mer », *Journal du droit international*, vol.136, pp.809-851, *spé* pp.828-851.

de l'article 111§3, ce dernier peut mettre en cause une pratique illégale du droit de poursuite. Peu importe si la poursuite vise à réprimer une activité illicite en mer. Néanmoins, il convient de noter que cette hypothèse pouvant conduire à la saisine du TIDM peut dissuader les États à exercer leurs compétences. Et pour finir, concernant « les autres accords se rapportant aux buts de la Convention », à défaut que la Convention ait proposé une liste à laquelle s'en tenir et que le Tribunal dans sa présentation n'ait pas jugé que celle qu'elle suggère soit exhaustive, les États pourraient également se fonder sur des dispositions d'accords pertinents se rapportant aux buts de la Convention.

Ces hypothèses choisies permettraient au juge d'affirmer sa compétence contentieuse pour clarifier les droits et les obligations des États en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer. Bien entendu, cela ne sera possible qu'à condition que les États lui en donnent l'opportunité ⁷⁸¹. Le juge pourra alors confirmer qu'il est possible de juridictionnaliser cette question et qu'il peut contribuer à sa résolution par l'exercice de sa compétence contentieuse. De la même façon, il peut également utiliser les procédures d'urgence pour aborder le sujet de la criminalité en mer et renforcer les compétences des États en mer en la matière.

§2. L'utilisation du contentieux de l'urgence en matière de lutte contre la criminalité en mer

Il s'agira ici de mettre en évidence le contentieux de l'urgence qui représente une part significative de l'activité juridictionnelle du Tribunal et d'appréhender son utilisation dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer. Pour ce faire, on analysera de quelles façons les mécanismes d'urgence établis par la Convention permettent de prendre en compte cette problématique et de consolider l'action des États à cette fin.

Il sera alors intéressant de voir comment ces mesures initialement destinées à protéger les intérêts des parties et à prévenir des dommages graves et irréparables peuvent être utilisées dans ce contexte particulier. Nous examinerons ainsi l'intégration de la question de la criminalité en

⁷⁸¹ C. NOUZHA, « Le rôle du Tribunal international du droit de la mer dans la protection du milieu marin », *RQDI*, vol. 18-2, 2005, p. 90 : « Le Tribunal dispose des moyens qui lui permettraient de s'imposer comme une juridiction capable de régler des différends ayant trait à la protection du milieu marin. [...] Il lui reste toutefois encore à apporter la confirmation qu'il est réellement à même de contribuer à la protection du milieu marin. Le véritable test ne pourra en effet intervenir que lorsque le Tribunal sera amené à se prononcer non plus uniquement dans le cadre de procédures urgentes comme cela a été le cas jusqu'à présent, mais lors de l'examen au fond, par voie contentieuse ou consultative, d'une affaire soulevant des questions de droit international de l'environnement. Ce n'est que dans une telle hypothèse que pourront être évaluées à la fois sa politique jurisprudentielle et les limites qui s'imposent à lui du fait des règles conventionnelles qui encadrent sa compétence. Encore faudrait-il, cependant, que l'occasion lui en soit donnée ».

mer dans la prescription des mesures conservatoires (A) et l'extension de la portée de la procédure de prompt mainlevée (B) à cette fin.

A- L'intégration de la question de la criminalité en mer dans la prescription des mesures conservatoires

Lorsqu'on examine l'ensemble des décisions rendues par le TIDM depuis son institution, on observe inmanquablement que l'urgence est un élément clé autour duquel sa jurisprudence s'est construite. Les procédures d'urgence instaurées par la Convention jouissent d'une grande popularité devant le Tribunal. On peut se réjouir que ces mécanismes soient bien accueillis par les États pour qui « incontestablement, l'utilisation des procédures d'urgence est devenue un élément de la stratégie judiciaire [...] devant les juridictions internationales »⁷⁸². Le juge y trouve également son avantage puisqu'il les utilise judicieusement comme des éléments de sa politique judiciaire⁷⁸³.

L'article 290 de la Convention traitant des mesures conservatoires énonce que, « si une cour ou un Tribunal dûment saisi d'un différend considère, *prima facie*, avoir compétence en vertu de la présente partie ou de la section 5 de la partie XI, cette cour ou ce Tribunal peut prescrire toutes mesures conservatoires qu'il juge appropriées en la circonstance pour préserver les droits respectifs des parties en litige ou pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves en attendant la décision définitive ».

Il ressort de cette disposition que la décision de prescrire des mesures conservatoires est discrétionnaire, ce qui confère au Tribunal un grand pouvoir d'appréciation des situations qui lui sont soumises. En évaluant l'opportunité de prescrire ces mesures, le TDIM doit s'assurer que le Tribunal arbitral aurait potentiellement compétence pour traiter l'affaire, qu'elles sont appropriées pour protéger les intérêts en présence et que la condition liée à l'urgence est remplie comme le prévoit l'article 290⁷⁸⁴.

⁷⁸² 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 (dir.), *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, op. cit., p. 45.

⁷⁸³ *Ibidem*, p. 46 ; voir eg. G. LE FLOCH, *L'urgence devant les juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2008, p.28 : « Même s'il existe un contentieux de l'urgence dont l'importance est à géométrie variable selon la juridiction, les différentes politiques choisies « convergent toutes implicitement vers la même politique judiciaire : elles visent à consolider la place et le rôle du juge au sein du système dans lequel il opère. A travers l'urgence, les juridictions internationales s'affirment de manière pleine et entière ».

⁷⁸⁴ Article 290, Convention de Montego Bay : « 5. En attendant la constitution d'un Tribunal arbitral saisi d'un différend en vertu de la présente section, toute cour ou tout Tribunal désigné d'un commun accord par les parties ou, à défaut d'accord dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande de mesures conservatoire, le Tribunal international du droit de la mer ou, dans le cas d'activités menées dans la Zone, la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, peut prescrire, modifier ou rapporter des mesures conservatoires conformément au présent article s'il considère, *prima facie*, que le Tribunal devant être constitué aurait compétence et s'il estime que l'urgence de la situation l'exige ».

D'une part, il est nécessaire qu'un différend lié à l'application ou à l'interprétation de la Convention existe pour que le Tribunal arbitral soit compétent pour connaître le fond de l'affaire. Dans l'évaluation de la situation, le Tribunal procède alors à la recherche de la « plausibilité des droits invoqués par le demandeur » comme il l'a fait dans l'affaire du navire de *San Padre Pio*⁷⁸⁵ et dans l'affaire *Enrica Lexie*⁷⁸⁶.

Par ailleurs, le Tribunal a estimé dans l'affaire *Ara Libertad*⁷⁸⁷ qu'il doit « s'assurer que les dispositions invoquées par le demandeur semblent *prima facie* constituer une base sur laquelle la compétence du Tribunal arbitral prévu à l'annexe VII pourrait être fondée ». Cependant, il a été relevé dans l'affaire relative à l'immobilisation de trois navires militaires, que le Tribunal « [...] n'est pas tenu de s'assurer de manière définitive que ledit Tribunal arbitral a compétence pour le règlement du différend porté devant lui »⁷⁸⁸.

D'autre part, la condition relative à l'urgence est particulièrement déterminante. Il doit être évident qu'elles « ne peuvent pas attendre la constitution d'un Tribunal arbitral qui aura à connaître du fond du différend »⁷⁸⁹. Dans l'affaire du navire *San Padre Pio*, les juges ont souligné que « [...] le Tribunal ne peut prescrire ces mesures que s'il existe un risque réel et imminent qu'un préjudice irréparable soit causé aux droits des parties en litige avant la constitution et le fonctionnement du Tribunal arbitral prévu à l'annexe VII »⁷⁹⁰. Par ailleurs, l'autre conclusion qui peut être tirée est que les mesures conservatoires sont provisoires⁷⁹¹ et accessoires au différend. Elles servent de « solution préventive » pour empêcher l'aggravation de la situation.

Selon Tullio TREVES, le premier paragraphe de l'article 290 comporte alors ce qu'il désigne par une « dimension qualitative » en plus de la « dimension temporelle » liée à l'urgence⁷⁹². De manière plus intéressante, il souligne qu'il constitue « [...] le critère pertinent permettant de déterminer s'il existe ou non urgence dans le sens qualitatif du terme, chaque fois que les mesures, même si elles sont sollicitées pour la préservation des droits d'une partie, concernant

⁷⁸⁵ TIDM, *Affaire du navire « San Padre Pio »* (Suisse c. Nigéria), ordonnance du 6 juillet 2019, p. 393.

⁷⁸⁶ TIDM, *Affaire « Enrica Lexie »* (Italie c. Inde), *op. cit.*, p. 197, § 87.

⁷⁸⁷ TIDM, *Affaire de l'« Ara Libertad »* (Argentine c. Ghana), *op. cit.*, p.343.

⁷⁸⁸ TIDM, *Affaire relative à l'immobilisation de trois navires militaires ukrainiens* (Ukraine c. Fédération de Russie), ordonnance du 25 mai 2019, p.293, § 36.

⁷⁸⁹ Opinion individuelle du juge LAING, in TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.307, §6.

⁷⁹⁰ TIDM, *Affaire du navire « San Padre Pio »* (Suisse c. Nigéria), *op. cit.* p.400 § 111.

⁷⁹¹ T. TREVES, « Le Règlement du Tribunal international sur le droit de la mer entre tradition et innovation », *AFDI*, vol. 43, 1997, p.361 : « D'abord, les mesures sont « prescrites » et non « indiquées ». Autrement dit, et le paragraphe 6 de l'article 290 le confirme, elles sont obligatoires et non facultatives ».

⁷⁹² Opinion individuelle du juge TREVES, in TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.317, §5.

les droits dont la préservation est nécessaire pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves »⁷⁹³. Cette seconde hypothèse présente un intérêt majeur, car elle « *indicates the emphasis the Convention places on the protection of the marine environment and broadens the competence of the respective court or Tribunal* »⁷⁹⁴. Ainsi, il apparaît que le juge peut jouer un rôle important dans la protection et dans la préservation de l'environnement marin.

En prenant en compte cet élément, il est tout à fait raisonnable d'espérer que le Tribunal puisse exercer un impact plus significatif à l'avenir dans le cadre de cette procédure. Cependant, dans l'absolu, le juge ne peut agir *proprio motu*. Il ne peut s'autosaisir pour prescrire des mesures conservatoires, même lorsqu'il s'agit de protéger le milieu marin. De toute manière, le paragraphe 3 de l'article 290 de la Convention indique que « des mesures conservatoires ne peuvent être prescrites, modifiées ou rapportées en vertu du présent article qu'à la demande d'une partie au différend et après que la possibilité de se faire entendre a été donnée aux parties ». Ainsi, il incombe principalement aux Parties, et donc aux États de permettre au juge de les accorder. C'est dire, *in fine*, que jusqu'ici, la marge de manœuvre du juge en matière de préservation du milieu marin demeure réduite en pratique.

Lorsqu'on analyse la pratique du Tribunal concernant les demandes de mesures conservatoires, il ressort clairement que toutes les fois où les parties ont évoqué la préservation du milieu marin, elle a été présentée comme un élément accessoire. En effet, les États priorisent principalement la sauvegarde de leurs droits et intérêts, dans le cadre d'une procédure qui est déjà incidente. Il est rare qu'ils saisissent le Tribunal pour prescrire des mesures conservatoires uniquement dans l'intention d'empêcher que le milieu marin ne subisse des atteintes graves. Il reste que le Tribunal, au-delà de la prescription des mesures conservatoires, saisit parfois l'occasion offerte par chaque cas pour fournir divers éclairages.

Dans l'affaire du *Thon à nageoire bleue*, par exemple, un litige est né entre la Nouvelle-Zélande, le Japon et l'Australie au sujet du non-respect de l'obligation du Japon de coopérer à la conservation du thon à nageoire bleue. La Nouvelle-Zélande et l'Australie ont alors demandé au Tribunal de prescrire des mesures conservatoires afin de mettre fin à la pêche expérimentale en cours qui menacerait le stock de thon à nageoire bleue. Le Tribunal s'est d'abord assuré que *prima facie* le Tribunal arbitral aurait compétence avant de prescrire les mesures conservatoires et a ensuite apprécié l'urgence de la situation.

⁷⁹³ *Ibidem*, p.317, p. § 6.

⁷⁹⁴ P. CHANDRASEKHARA RAO, P. GAUTIER, *The Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea: A Commentary*, Leiden Boston, M. Nijhoff, 2006, p.246.

Eu égard à l'épuisement grave du stock de thon à nageoire bleue qui n'était pas contesté par les Parties, le Tribunal a souligné que « la conservation des ressources biologiques de la mer constitue un élément essentiel de la protection et de la préservation du milieu marin »⁷⁹⁵. Il a considéré que « [...] les parties devraient, dans ces conditions, agir avec prudence et précaution et veiller à ce que des mesures de conservation efficaces soient prises dans le but d'empêcher que le stock du thon à nageoire bleue ne subisse des dommages graves »⁷⁹⁶. En fin de compte, le Tribunal a estimé que « [...] bien qu'il ne saurait évaluer de manière concluante les éléments de preuve scientifiques qui lui ont été soumis [...] des mesures conservatoires devraient être prises d'urgence afin de préserver les droits des parties et d'éviter une détérioration plus grande de l'état du stock du thon à nageoire bleue »⁷⁹⁷.

La position du Tribunal est intéressante : même dans l'incertitude, il a préféré protéger les droits des Parties et éviter d'exacerber l'épuisement du stock de thon à nageoire bleue. Le juge a alors fait preuve de prudence et a surtout pris une « mesure de précaution » face à la situation précaire du stock de poissons. Mieux, comme le note le juge LAING, le Tribunal a adopté une « approche de précaution »⁷⁹⁸ sans nécessairement dégager un « principe de précaution » proprement dit.

L'application du principe de précaution aux questions de pêcheries en haute mer est délicate, quand bien même il est tentant de lui appliquer la même équation qu'à la précaution en matière de préservation de l'environnement marin :

*Because the precautionary principle has found important application in relation to the marine environment, there was a natural inclination to argue in favor of its extension in similar terms to the question of fisheries management. However, since scientific uncertainty is normally the rule in fisheries management a straightforward application of the precautionary principle would have resulted in the impossibility of proceeding with any activity relating to marine fisheries. It is on these grounds that the concept of the "precautionary approach" surfaced with a view to provide a more flexible tool for the specific needs of fisheries management*⁷⁹⁹.

Selon le juge TREVES, « l'approche de précaution peut être considérée comme une conséquence logique de la nécessité qu'il y a de veiller à ce que, lorsque le Tribunal arbitral rendra une décision sur le fond, la situation factuelle n'ait pas connu de changement. En d'autres termes, l'approche de précaution me semble être inhérente à la notion même de mesures

⁷⁹⁵ TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.295.

⁷⁹⁶ *Ibidem*, p. 296 § 77.

⁷⁹⁷ *Ibidem*, p. 296 § 80.

⁷⁹⁸ Opinion individuelle du juge LAING, in TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.312, §17.

⁷⁹⁹ F. ORREGO VICUÑA, *The Changing International Law of High Seas Fisheries*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p.157.

conservatoires »⁸⁰⁰. Par ailleurs, le juge SHEARER a relevé de manière saisissante que le Tribunal a manqué de fermeté dans l'affaire du *Thon à nageoire bleue* et qu'il s'est davantage comporté comme une institution diplomatique plutôt qu'une Cour de justice. Selon lui, le Tribunal aurait dû prescrire que « le Japon, en mettant en œuvre unilatéralement des programmes de pêche expérimentale en 1998 et en 1999 en dehors des limitations imposées aux captures, telles qu'arrêtées d'un commun accord par les parties, avait, *prima facie*, manqué aux obligations internationales que lui imposent la CCTNB, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le droit international coutumier. Une prescription directement adressée au seul Japon pour lui demander de suspendre ce programme aurait été justifiée »⁸⁰¹.

Dans l'affaire relative aux *travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor*, un litige est né entre la Malaisie et le Singapour. La Malaisie a demandé au Tribunal de prescrire des mesures conservatoires afin que le Singapour suspende les travaux de poldérisation en cours à côté de la frontière entre les deux États. La Malaisie soutient que la poursuite de ces travaux dans les zones concernées « a porté atteinte au droit de la Malaisie sur les ressources naturelles situées dans la mer territoriale de la Malaisie et a violé le droit de la Malaisie à l'intégrité de son milieu marin »⁸⁰².

Le Singapour a argué que ces travaux n'ont pas affecté les eaux relevant de la souveraineté malaisienne sans fournir d'analyse d'impact pour corroborer ses prétentions. Le Tribunal a fait également preuve de prudence et a considéré « qu'on ne saurait exclure que, dans les circonstances particulières de l'espèce, les travaux de poldérisation puissent avoir un impact négatif sur le milieu marin »⁸⁰³. Il a alors « enjoint à Singapour de ne pas mener ses travaux de poldérisation d'une manière qui pourrait porter un préjudice irréparable aux droits de la Malaisie ou causer des dommages graves au milieu marin, en tenant compte en particulier des rapports du groupe d'experts indépendants »⁸⁰⁴.

Dans l'affaire de l'*usine MOX*, l'Irlande a demandé au Tribunal de prescrire des mesures conservatoires afin de protéger le milieu marin de la mer et d'ordonner au Royaume-Uni de suspendre immédiatement l'autorisation accordée à l'usine MOX. Elle soutient, entre autres,

⁸⁰⁰ Opinion individuelle du juge TREVES, in TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.318, § 9.

⁸⁰¹ Opinion individuelle du juge SHEARER, in TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p.324.

⁸⁰² TIDM, *Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor* (Malaisie c. Singapour), ordonnance du 8 octobre 2003, p.26.

⁸⁰³ *Ibidem*, p.26.

⁸⁰⁴ *Ibidem*, p. 28§2.

que les rejets intentionnels et les émissions accidentelles de matières et/ou de déchets radioactifs provenant de cette usine compromettent le milieu marin. De ce fait, le Royaume-Uni a manqué à ses obligations de prendre les mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin de la mer d'Irlande, en violation des articles pertinents de la Convention.

Alors même que le Royaume-Uni a tenté de prouver que « d'éventuels risques de pollution, qui découleraient des opérations de l'usine MOX, seraient d'un niveau infinitésimal »⁸⁰⁵, le Tribunal a estimé ce que « [...] eu égard aux circonstances de l'espèce, le Tribunal ne juge pas que l'urgence de la situation exige la prescription des mesures conservatoires sollicitées par l'Irlande [...] toutefois, que l'obligation de coopérer constitue, en vertu de la partie XII de la Convention et du droit international général, un principe fondamental en matière de prévention de la pollution du milieu marin et qu'il en découle des droits que le Tribunal peut considérer approprié de préserver conformément à l'article 290 de la Convention⁸⁰⁶. Plus loin, le Tribunal a souligné que « la prudence et la précaution exigent que l'Irlande et le Royaume-Uni coopèrent en échangeant des informations relatives aux risques ou effets qui pourraient découler ou résulter des opérations de l'usine MOX et qu'ils élaborent des moyens permettant, le cas échéant, d'y faire face »⁸⁰⁷.

Il est indéniable que le TIDM prend en compte la question de la préservation du milieu marin dans la prescription de mesures conservatoires. Il faut désormais espérer que la préservation du milieu marin soit placée au cœur de la requête pour qu'elle ne reste pas une préoccupation accessoire. Rien n'empêche le Tribunal de prendre systématiquement en compte les considérations environnementales, même si elles ne sont pas expressément soulevées par les parties. Il serait en train d'incorporer ce qu'on pourrait désigner comme « le volet environnemental ». Dans cette perspective, il pourrait être judicieux de se fonder sur d'autres articles de la Convention qui énoncent l'obligation générale des États de préserver l'environnement marin sans prendre le risque de froisser les Parties. Les mesures conservatoires étant obligatoires, l'impact de cette solution ne doit pas être sous-estimé parce qu'un suivi peut être effectué ou en tout cas demandé par le Tribunal⁸⁰⁸.

⁸⁰⁵ TIDM, *Affaire de l'usine MOX*, (Irlande C. Royaume-Uni), ordonnance du 3 décembre 2001, p.109, §72.

⁸⁰⁶ *Ibidem*, p.110, §81-82.

⁸⁰⁷ *Ibidem*, p.110, §84.

⁸⁰⁸ Voir à ce propos article 95 du Règlement du Tribunal : « 1. Chaque partie informe le Tribunal au plus tôt des dispositions qu'elle a prises pour mettre en œuvre les mesures conservatoires prescrites par le Tribunal. En particulier, chaque partie présente un rapport initial sur les dispositions qu'elle a prises ou qu'elle se propose de prendre pour se conformer sans retard aux mesures prescrites. 2. Le Tribunal peut demander aux parties un complément d'information concernant toutes questions relatives à la mise en œuvre des mesures conservatoires prescrites par lui ».

La même approche peut être utilisée pour faire face à la pollution marine. De cette façon, le juge pourra prévenir les atteintes au milieu qui risquent d'entraîner des conséquences irréparables, même en l'absence de demande ou de vigilance de la part des États. Et comme le souligne Alida ASSEMBONI-OGUNJIMI, « il aurait été à présent intéressant de voir le Tribunal connaître des litiges portant exclusivement sur la pollution marine. L'on ne peut à cet effet qu'espérer que de telles affaires soient portées devant le Tribunal ou alors devant la Chambre du milieu marin »⁸⁰⁹. Dès lors, non seulement le juge serait le gardien de la Convention, mais aussi un véritable protecteur de l'environnement marin.

La prescription des mesures conservatoires en vue de la lutte contre la pêche INN est plus complexe à envisager, car elle ne trouve pas facilement de fondement dans l'article 290 directement. Cependant, l'affaire du *Thon à nageoire bleue* a montré que les questions liées aux pêcheries peuvent légitimement trouver leur place dans les demandes de prescription de mesures conservatoires, surtout lorsque les États mettent en évidence comme l'ont fait la Nouvelle Zélande et l'Australie, un risque d'épuisement de ressources halieutiques dans une zone spécifique. Robin Rolf CHURCHILL affirme en ce sens que « *there is every indication that the Tribunal will continue to be willing to play a conflict-management and dispute-resolution role when given the opportunity, and that it has the necessary knowledge and understanding of the non-legal issues involved in fisheries disputes to be able to do so* »⁸¹⁰.

En définitive, en prescrivant des mesures conservatoires, le juge joue un rôle actif et concret dans la préservation de l'environnement marin et peut, à l'avenir, contribuer de manière significative à la lutte contre la pêche INN. Il convient à présent d'explorer comment la procédure de prompt mainlevée peut également être employée dans d'autres contextes liés à la lutte contre la criminalité en mer.

B- L'extension de la portée de la procédure de prompt mainlevée au profit de la lutte contre la criminalité en mer

La procédure de prompt mainlevée de l'immobilisation du navire ou de prompt libération de son équipage constitue la seconde procédure d'urgence instituée par la Convention. Alors que la procédure en prescription de mesures conservatoires porte un air de déjà-vu, celle-ci paraît bien plus novatrice et propre à la mer. En effet, on ne retrouve nulle part un mécanisme

⁸⁰⁹ A. N. ASSEMBONI-OGUNJIMI, « Le contentieux de l'environnement marin devant le Tribunal international du droit de la mer », *REDE*, n°3, 2004, p.265.

⁸¹⁰ R. R. CHURCHILL, « The Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea Relating to Fisheries: Is There Much in the Net? », *IJMCL*, vol 22, 2007, p.424.

équivalent en droit international général. L'article 292 de la Convention susmentionnée établit les modalités de sa mise en œuvre :

1. 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 dix 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'art. 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 autrement⁸¹¹.

Il ressort de cette disposition qu'à la différence des mesures conservatoires, la prompte mainlevée est une procédure « autonome »⁸¹² et non incidente. Elle est « *independent and self-contained* »⁸¹³. De ce fait, il a été affirmé qu'elle est unique en son genre⁸¹⁴. Dans plusieurs affaires relatives à la prompte mainlevée, l'État côtier invoque généralement comme motif pour justifier l'immobilisation que le navire s'est livré à des comportements prohibés, en violation des lois et des règlements en vigueur. Plus précisément, les États mentionnent souvent des activités illicites telles que la pêche INN, arguant que la confiscation du navire vise à réprimer cette activité illégale dans leur ZEE.

Par exemple, dans l'affaire *Volga*, un litige est né entre la Fédération de Russie et l'Australie. Devant le Tribunal, l'Australie a avancé que le palangrier a été arraisonné afin « de déterminer s'il menait des opérations de pêches illicites dans la zone économique exclusive australienne des îles Heard/McDonald »⁸¹⁵. Elle a aussi fait valoir que la caution fixée pour la mainlevée est raisonnable eu égard aux préoccupations internationales au sujet de la pêche illégale⁸¹⁶. L'Australie a aussi invité le Tribunal à prendre en compte le problème de la pêche illégale dans l'Océan Antarctique. Dans sa décision, le Tribunal déclare qu'il « [...] comprend les

⁸¹¹ Article 292, Convention de Montego Bay.

⁸¹² S. TREVISANUT, « The exercise of Administrative Functions by ITLOS: A comment on prompt Release Cases », in C. RAGNI, C. PITEA, N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI (eds.), *International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves*, The Hague, T.M.C. Asser Institute Springer, 2013, p.312.

⁸¹³ P. CHANDRASEKHARA RAO, P. GAUTIER, *The Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea: A Commentary*, op. cit., p.306.

⁸¹⁴ S. TREVISANUT, « The exercise of Administrative Functions by ITLOS: A comment on prompt Release Cases », in C. RAGNI, C. PITEA, N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI (eds.), *International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves*, op. cit., p.311 : « *Unique in the international judicial universe because of both its procedural characteristics and its functions* ».

⁸¹⁵ TIDM, *Affaire « Volga »* (Fédération de Russie c. Australie), arrêt du 23 décembre 2002, p. 21, § 34.

⁸¹⁶ *Ibidem*, p.30 §61.

préoccupations que suscite, au niveau international, la pêche illégale, non réglementée et non déclarée et il apprécie les objectifs auxquels répondent les mesures prises par les États, et notamment les États parties à la CCAMLR, pour faire face à ce problème »⁸¹⁷. Néanmoins, il n'a pas davantage approfondi la question, ou du moins n'a pas semblé vouloir s'attarder sur ce point. Par conséquent, il a recentré son discours et s'est concentré sur le sujet initial en avançant qu'il « [...] doit souligner néanmoins qu'en l'espèce, il est appelé à déterminer si la caution fixée par le défendeur est raisonnable au sens de l'article 292 de la Convention »⁸¹⁸.

L'argument selon lequel la saisie du navire aurait une finalité dissuasive s'est avéré en fin de compte inopérant. La réponse du Tribunal est à la fois laconique et quelque peu décevante. Toutefois, dans le cadre de cette procédure, il ne revient pas dans l'absolu au juge d'examiner le fond de l'affaire, ni de mener une analyse détaillée sur le bien-fondé de la confiscation du navire. Il reste que rien n'empêche les juges, au regard des préoccupations croissantes liées à la pêche INN, de mettre ces enjeux en perspective avec le sujet principal pour offrir une réponse plus complète et plus riche, sans pour autant transgresser les limites de sa compétence. Cela dit, on ne peut s'empêcher de voir dans cette décision une occasion précieuse manquée, ainsi qu'une certaine réticence du Tribunal à aborder pleinement cette forme de criminalité en mer dans le cadre de la prompte mainlevée. Par ailleurs, il est également difficile de considérer l'attitude du Tribunal comme un faux-fuyant, d'autant plus que rien ne laisse présager qu'en prenant davantage en compte la question de la pêche illicite, on aurait pu lui reprocher d'avoir effectué une interprétation trop élargie de sa compétence en matière de prompte mainlevée.

Le Tribunal a adopté une approche similaire dans l'affaire du *Juno Trader*. En l'espèce, un litige est né entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée-Bissau au sujet de la saisie de ce navire de transport frigorifique. À nouveau, le Tribunal s'en tient à ses précédents sans prendre de nouvelles initiatives. Il « prend acte de ce sujet de préoccupation »⁸¹⁹. Il fait une fois de plus preuve de réserve et évite de se prononcer sur l'opportunité et sur le bien-fondé des mesures que prennent les États côtiers pour lutter contre la pêche illicite. On pourrait presque croire que le Tribunal préfère maintenir une position de neutralité sur cette question, ou éviter de juger la légitimité des mesures prises par les États. Il se borne à rappeler sa jurisprudence constante et désormais établie sur la caution « raisonnable ».

⁸¹⁷ *Ibidem*, p.33 §68.

⁸¹⁸ *Ibidem*, p.33 §69.

⁸¹⁹ TIDM, *Affaire du « Juno Trader »* (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau), arrêt du 18 décembre, p. 41 §87.

Le Tribunal a suivi un raisonnement similaire dans l’Affaire du navire *Hoshinmaru* opposant le Japon et la Fédération de Russie. Cette dernière a prétendu avoir confisqué l’engin à cause de la pêche illicite pratiquée par le Japon dans sa ZEE. Le Tribunal est resté silencieux sur la question de la pêche illicite. Il a relevé que le Japon détenait un permis de pêche valide dans la ZEE de la Russie, en vertu d’un accord de coopération dans le domaine de la pêche. Par conséquent, « les délits examinés peuvent être considérés comme des transgressions dans un cadre de coopération généralement satisfaisant »⁸²⁰.

Ce qu’il faut retenir de ces affaires, c’est qu’en tout état de cause, lorsque les parties offrent l’occasion au juge de se prononcer sur des préoccupations telles que la pêche INN, il ne se détourne pas entièrement du sujet. Il ne s’est pas limité à une interprétation stricte de l’article 292 de la Convention et, tout bien pesé, rien de l’oblige à prendre en considération des questions qui ne relèvent pas directement de cette procédure. Cette prise en compte de la question quand bien même, elle ne s’accompagne pas d’une réelle prise de position susceptible d’impacter la conduite des parties ou le fond de l’affaire, prouve que le juge est attentif et réceptif aux défis auxquels les États sont confrontés dans leurs espaces maritimes.

Ainsi, bien que le Tribunal soit pour l’instant vague sur la pêche INN et n’ait pas encore traité des situations en lien avec d’autres activités illicites dans le cadre de la prompte mainlevée, les parties peuvent toujours continuer de soulever ces préoccupations dans leurs demandes. On peut espérer que le Tribunal, dans le cadre de futures affaires, examine davantage ces éléments, ou, à défaut, comme on l’a suggéré plus haut, qu’il encourage les États à introduire des différends spécifiquement relatifs à l’application des articles 292 et 73. L’objectif recherché serait de dépasser une interprétation trop rigide de la procédure de la prompte mainlevée et de mieux concilier les intérêts de l’État du pavillon avec ceux de l’État côtier. Cela permettrait de mieux répondre aux enjeux contemporains, tels que la lutte contre la pêche illégale, et de traiter de manière plus efficace les défis auxquels les États sont confrontés dans l’exercice de leurs compétences respectives en mer. Le Tribunal pourra alors jouer un rôle actif dans le cadre de cette procédure en saisissant ces opportunités pour garantir également les droits de l’État côtier tout autant que les intérêts de l’État du pavillon, ce qui est d’ailleurs en parfaite adéquation avec l’esprit de la Convention.

En conclusion, le juge dispose d’une marge de manœuvre non négligeable dans le cadre des procédures d’urgence. Il peut ainsi contribuer à une meilleure prise en compte de la criminalité en mer sous toutes ses formes, ainsi qu’à la consolidation des compétences des États par

⁸²⁰ TIDM, *Affaire du « Hoshinmaru »* (Japon c. Fédération de Russie), arrêt du 6 août 2007, p.50 § 99.

l'exercice de sa fonction contentieuse. Les lignes suivantes détermineront comment le juge peut également exploiter la voie consultative à cette même fin.

Section II : L'exploitation de la voie consultative dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer

Jusqu'à une période récente, le TIDM n'avait eu à connaître que des affaires contentieuses. Il y a dix ans, il aurait été impensable de suggérer l'exploitation de la procédure consultative du Tribunal dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer. La raison est aussi simple : les juges n'avaient, jusqu'alors, jamais rendu d'avis consultatifs.

Cependant, la dernière décennie a marqué un tournant décisif. Ce qui paraissait autrefois inconcevable est désormais envisageable, grâce à l'évolution de la pratique du Tribunal. L'affaire n°21 a ouvert une nouvelle voie et l'affaire n°31 a confirmé que cette évolution ne relevait pas de l'exception, mais bien d'une orientation ferme du TIDM, résolu à asseoir cette fonction. Dès lors, il devient pertinent de considérer l'exploitation de la voie consultative dans le contexte de la criminalité en mer.

Nous rappellerons d'abord la consécration prétorienne de la compétence consultative du Tribunal plénier (§1), puis nous analyserons le développement de la fonction consultative du TIDM en vue de lutter contre la criminalité (§2).

§1. La consécration prétorienne de la compétence consultative du Tribunal plénier

En général, une juridiction assume traditionnellement deux fonctions essentielles : la fonction contentieuse et la fonction consultative. Si la CIJ s'inscrit parfaitement dans ce modèle, le TIDM en fait exception.

Alors que la Convention est très claire sur la compétence contentieuse du TIDM, elle ne consacre pas expressément la compétence consultative du Tribunal plénier. Elle prévoit uniquement cette compétence pour la Chambre des fonds marins qui constitue la troisième procédure spécifique établie par la Convention.

Ainsi dans le silence de la Convention (A), le Tribunal plénier a courageusement affirmé, de façon prudente et audacieuse, sa propre compétence à rendre des avis consultatifs (B).

A- Le silence de la Convention sur la compétence consultative du TIDM

Interpréter le silence d'un traité est toujours complexe⁸²¹. Celui de la Convention au sujet de la compétence du Tribunal plénier ouvre la porte à diverses interprétations. Le juge MOULDI MARSIT propose une explication mitigée : « le Tribunal ne devrait pas être encombré d'une telle charge qui risque d'être trop lourde pour un Tribunal de 21 juges »⁸²². En revanche, il serait réducteur de considérer ce silence comme une simple insuffisance de la Convention. Souvent, le silence des États sur un sujet important dans un texte international n'est ni le fruit d'un hasard, ni un oubli, ni une omission.

Syméon KARAGIANNIS affirme à cet égard que « naturellement, des lacunes, il n'y en a pas en droit international puisque derrière ces « lacunes », il convient tout simplement de voir le refus des États contractants de s'engager »⁸²³. Cette réticence à être lié au moment de l'adoption de la Convention n'a pas empêché les États de la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)⁸²⁴ de soumettre, pour la première fois en 2015, une demande d'avis consultatif au Tribunal pour la première fois. Cette démarche a, par ailleurs, permis de pallier l'absence de pratique sur la compétence consultative du Tribunal. Comme l'on pouvait s'y attendre, cette démarche a suscité bon nombre de controverses. Quelques années plus tôt, le sujet avait été abondamment débattu, donnant lieu à de nombreuses réflexions dans la doctrine française.

Lors du colloque dédié à la fonction consultative des juridictions internationales, l'expression « virtuel » a été employée pour désigner la compétence consultative du Tribunal, par opposition à la CIJ dont le statut prévoit explicitement cette compétence consultative. Cette dernière a été donc placée dans la catégorie des juridictions à compétence consultative « effective »⁸²⁵. En outre, il a été dit que « la fonction consultative du Tribunal de Hambourg relève d'un « roman de science-fiction »⁸²⁶ et que, « d'une certaine manière, l'absence, dans un traité international, de toute mention de compétences consultatives au profit d'un Tribunal international est doublement pénalisante »⁸²⁷.

⁸²¹ R. K. GARDINER, *Treaty Interpretation*, Oxford, Oxford University Press, 2008, p.145.

⁸²² M. MOULDI MARSIT, *Le Tribunal du droit de la mer : présentation et textes officiels*, Paris, Pedone, 1999, p.45.

⁸²³ S. KARAGIANNIS, « Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer », in A. ONDOUA, D. SZYM CZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2009, p.124. Pour une analyse plus détaillée du silence, voir A. MARIE, *Le silence de l'État comme manifestation de sa volonté*, Paris, Pedone, 2018, 719 p. ; voir eg. C. MARQUET CLEMENT, *Le consentement étatique à la compétence des juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2022, 420 p.

⁸²⁴ Désormais, États CSRP.

⁸²⁵ M-C. RUNAVOT, « La fonction consultative de la Cour internationale de justice », in A. ONDOUA, D. SZYM CZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, op. cit., p.21.

⁸²⁶ S. KARAGIANNIS, « Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer », in A. ONDOUA, D. SZYM CZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, op. cit., p.117.

⁸²⁷ *Ibidem*, pp.123-124.

En définitive, il était réellement difficile, quelques années auparavant, d'envisager la compétence consultative du Tribunal et de lui trouver un fondement dans la Convention qui ne l'a pas prévue. Dans ces conditions, « le Tribunal n'existant que par la grâce de la Convention de Montego Bay, un accord sans aucun lien avec cette dernière ne serait pas fondé à conférer au Tribunal quelque compétence que ce soit. Enfant de la Convention, le Tribunal ne saurait lui en être enlevé par qui que ce soit, à moins de liens de connexité avec la Convention »⁸²⁸. Il était toutefois admis que, malgré tout, « [...] la Convention n'a pas prévu de dispositions qui interdisent de développer davantage la procédure consultative »⁸²⁹.

Les juges du TIDM ont en effet suivi cette voie lorsqu'ils ont été confrontés à la demande d'avis consultatif des États du CSRP. Ils ont non seulement fait preuve d'ouverture en questionnant l'existence d'une compétence consultative au profit du Tribunal plénier, mais aussi, ont également élaboré un raisonnement méthodique pour en rejeter la négation. L'affaire n°21 est assurément une affaire marquante, tant pour la question de la compétence consultative du Tribunal plénier que pour la lutte contre la pêche illégale.

En vue de clarifier l'obligation de coopération des États du pavillon à cette fin, le TIDM dans son avis s'est penché sur les préoccupations soulevées par la CSRP. Dans leur demande au Tribunal, ils ont souligné quatre questions dont deux intéressent particulièrement la lutte contre la pêche illicite⁸³⁰ :

1. Quelles sont les obligations de l'État du pavillon en cas de pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN) exercée à l'intérieur de la Zone économique Exclusive des États tiers ?
2. Dans quelle mesure l'État du pavillon peut-il être tenu pour responsable de la pêche INN pratiquée par les navires battant son pavillon ?

Comme indiqué précédemment, la compétence du Tribunal à rendre un avis consultatif était contestée. Certains États ont estimé que la Convention n'avait pas attribué cette fonction au Tribunal plénier, et que si tel avait été le souhait des rédacteurs, cela aurait été clairement affirmé dans les dispositions du texte. On a avancé que « [...] si les États qui participaient alors à la négociation de la Convention avaient eu l'intention de conférer une compétence consultative au Tribunal, il leur suffisait d'y insérer une disposition expresse à cet effet. Or ils ne l'ont pas fait »⁸³¹.

⁸²⁸ *Ibidem*, p.125.

⁸²⁹ M. MOULDI MARSIT, *Le Tribunal du droit de la mer : présentation et textes officiels*, op. cit., p.45.

⁸³⁰ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, avis consultatif du 2 avril 2015, p. 8.

⁸³¹ *Ibidem*, p.19 § 45.

D'autres États ont soutenu la compétence du Tribunal pour rendre des avis consultatifs. Ils ont estimé, entre autres, que l'article 21 du Statut du Tribunal pourrait suffisamment fonder cette compétence si un accord pertinent le prévoit. Ils ont également fait valoir que la formule « toutes les fois que » ne devrait pas être interprétée comme excluant les demandes d'avis consultatif. Pour les partisans de cette hypothèse, cet article 21 vise à faire du Tribunal une institution vivante et à permettre aux États de conclure des accords incluant cette compétence, en leur donnant ainsi la possibilité de saisir le TIDM pour demander des avis consultatifs. Enfin, ils ont mis en avant que si les rédacteurs de la Convention avaient souhaité limiter la compétence du Tribunal aux affaires contentieuses, ils l'auraient clairement précisé dans le texte :

Il a été affirmé que si les rédacteurs de la Convention avaient voulu limiter aux affaires contentieuses la compétence du Tribunal telle qu'établie par l'article 21 de son Statut, ils auraient employé dans cet article les termes « conférant compétence contentieuse au Tribunal » et non l'expression « conférant compétence au Tribunal » qui est celle utilisée à l'article 21 du Statut⁸³².

Par une argumentation ingénieuse, le Tribunal a affirmé sa compétence consultative et a écarté tous les arguments contraires. On a pu dire qu'« il ne reviendra désormais plus en arrière »⁸³³. S'il est heureux que le Tribunal ait pris cette décision audacieuse, il a veillé à le faire de manière prudente et mesurée.

B- L'affirmation prudente et audacieuse par le TIDM de sa compétence consultative

La démarche employée par le Tribunal pour démontrer sa légitimité à rendre l'avis consultatif demandé mêle, comme certains l'ont relevé, une certaine prudence et une grande audace. La décision marque le début d'une nouvelle ère dans l'office du juge de Hambourg, établissant un précédent auquel le Tribunal se réfèra probablement souvent.

Afin de répondre aux questions posées par les États du CSRP, le Tribunal a d'abord procédé à la vérification de sa compétence à rendre un avis consultatif. Il a convoqué des articles pertinents tels que l'article 16 et 21 du statut du Tribunal ainsi que l'article 138 du règlement du Tribunal. L'article 138 du Règlement énonce que « le Tribunal peut donner un avis consultatif sur une question juridique dans la mesure où un accord international se rapportant aux buts de la Convention prévoit expressément qu'une demande d'un tel avis est soumise au Tribunal ».

⁸³² *Ibidem*, p.20, § 51.

⁸³³ G. LE FLOCH, « Le premier avis de la formation plénière du Tribunal international du droit de la mer : entre prudence et audace », *AFDI*, vol. 61, 2015, p.677.

Le Tribunal a commencé, dans un premier temps, par établir la relation qui existe entre le statut et la Convention se trouvant à l'annexe VI. Il a affirmé sans ambiguïté que les annexes font partie intégrante de la Convention comme cela est écrit à son article 318⁸³⁴. Il a ensuite estimé que le terme « différend »⁸³⁵ fait allusion à sa compétence contentieuse et que le terme « demandes » se réfère aux demandes présentées dans le cadre d'affaires contentieuses dont le Tribunal est saisi conformément à la Convention »⁸³⁶. Du point de vue du Tribunal, cela est apparent quand on se réfère à l'article 23 du Statut ainsi qu'aux articles 293 et 294 de la Convention.

Le Tribunal s'est également attardé sur l'expression « toutes les fois que », dont l'interprétation a suscité de nombreux désaccords :

[...] L'expression « toutes les fois que cela » (« all matters » en anglais) ne devrait pas être interprétée comme ne renvoyant qu'à des « différends » car, si tel était le cas, seul le terme « différends » aurait été utilisé dans l'article 21 du Statut. En conséquence, l'expression en question a nécessairement un sens plus large que le terme « différends » et doit également inclure les avis consultatifs si cela est expressément prévu dans « tout autre accord conférant compétence au Tribunal »⁸³⁷.

Il a souligné que, de toute façon, ce n'est pas là que réside le fondement de sa compétence ; c'est plutôt l'expression « l'autre accord » qui en constitue la base :

[...] C'est plutôt l'expression « autre accord » à l'article 21 du Statut qui lui confère une telle compétence. Lorsqu'un « autre accord » attribue une compétence consultative au Tribunal, celui-ci peut exercer cette compétence « toutes les fois » que cela est expressément prévu dans cet « autre accord ». L'article 21 et l'« autre accord » conférant compétence au Tribunal sont liés l'un à l'autre et constituent le fondement juridique de la compétence consultative du Tribunal⁸³⁸.

Le Tribunal a tenu aussi à préciser que sa compétence consultative ne se fonde pas sur l'article 138 du Règlement du Tribunal qui ne fait qu'en définir les *conditions*. Dans la suite de son analyse, le Tribunal a observé que la demande d'avis qui lui a été adressée remplissait ces conditions⁸³⁹. Il a également reconnu et confirmé la nature juridique des questions qui lui ont

⁸³⁴ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.20, §52.

⁸³⁵ Pour une définition du différend, voir CPJI, *Affaire des Concessions Mavrommatis en Palestine*, arrêt du 30 août 1924, Recueil, Série A, p.11 : « Un différend est un désaccord sur un point de droit ou de fait, une contradiction, une opposition de thèses juridiques ou d'intérêts entre deux personnes ». Le dictionnaire de droit international public parle de « désaccord sur un point de droit ou de fait, contradiction, opposition de thèses juridiques ou d'intérêts entre deux sujets de droit international ». Voir à ce propos, J.SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, op. cit., p.338.

⁸³⁶ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.21, § 55.

⁸³⁷ *Ibidem*, p.21, § 56.

⁸³⁸ *Ibidem*, p.21 § 58.

⁸³⁹ *Ibidem*, pp. 22-23, § 61-63.

été posées, avant de consacrer sa compétence consultative. Bien qu'il faille saluer l'audace du Tribunal dans l'affirmation de sa fonction consultative, il est tout aussi remarquable qu'il a fait preuve de prudence en motivant soigneusement sa décision. Il a abordé la question avec plus ou moins de délicatesse « afin de ne pas froisser les États »⁸⁴⁰. Ce faisant, il pose un acte de prudence et « a de la sorte réalisé un véritable tour de force »⁸⁴¹.

Le juge COT n'est pas du même avis que le Tribunal. En effet, il a estimé que ce dernier n'a pas suffisamment motivé sa décision. Selon lui, il « [...] aurait été bien avisé de constater, plus sobrement, qu'aucune disposition de la Convention n'interdit l'exercice d'une compétence consultative par le Tribunal »⁸⁴². Le juge LUCKY a souligné, par ailleurs, que « l'avis ne tient pas pleinement compte des exposés des États qui ne reconnaissent pas cette compétence. Les arguments, bien étayés et clairement énoncés, sont très convaincants. On ne peut donc les récuser sans fournir d'explication »⁸⁴³. Le juge COT a conclu que « le Tribunal a fait un coup d'éclat en affirmant sa compétence consultative sur la base d'un raisonnement peu convaincant [...] Il a préféré se réfugier à l'abri de la jurisprudence de la Cour internationale de Justice en arguant d'analogies qui n'ont pas lieu d'être »⁸⁴⁴.

Bien que les avis sur la décision rendue par le Tribunal demeurent partagés, la fonction consultative du Tribunal ouvre des perspectives prometteuses, notamment dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer. La conclusion de Guillaume LE FLOCH à ce sujet est particulièrement éclairante :

Grâce aux précisions apportées par le Tribunal, il est à espérer que l'étau se resserre progressivement autour des États qui sont qualifiés de pavillons de complaisance et dont la conduite est pour beaucoup dans l'essor de la pêche INN. Mais pour que cela se produise encore faut-il que les États côtiers aient les moyens de constater l'existence d'un fait internationalement illicite de la part de ces États et puissent effectivement mettre en œuvre leur responsabilité⁸⁴⁵.

Cette opportunité de mise en cause de la responsabilité des États peut être approfondie non seulement pour la lutte contre la pêche INN, mais aussi pour la lutte contre la pollution marine et d'autres formes de criminalités en mer. Certains ont déclaré qu'« un avis, cela n'engage à

⁸⁴⁰ G. LE FLOCH, « Le premier avis de la formation plénière du Tribunal international du droit de la mer : entre prudence et audace », *AFDI*, *op. cit.*, p.677.

⁸⁴¹ *Ibidem*, p.677.

⁸⁴² Opinion individuelle du juge COT, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, *op. cit.*, p.73§4.

⁸⁴³ Opinion individuelle du juge Lucky, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, *op. cit.*, p.88 §1.

⁸⁴⁴ Opinion individuelle du juge COT, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, *op. cit.*, p.78 §13.

⁸⁴⁵ G. LE FLOCH, « Le premier avis de la formation plénière du Tribunal international du droit de la mer : entre prudence et audace », *AFDI*, *op. cit.*, p. 697.

rien, c'est pratiquement pour rire... [...] La fonction consultative qui ne débouche que sur des avis, *a priori*, ce n'est donc pas très sérieux »⁸⁴⁶. Concernant le TIDM, on peut, au contraire, soutenir avec conviction que sa fonction consultative offre des possibilités encore inexplorées, qui ne devraient en aucun cas être sous-estimées.

§2. Le développement de la fonction consultative du TIDM en vue de lutter contre la criminalité

Dans les années à venir, le Tribunal pourrait être appelé à rendre de nouveaux avis consultatifs sur divers sujets. Il n'est pas exclu qu'il soit consulté par les États concernant les mesures à prendre pour répondre aux nouvelles formes de criminalité en mer ou sur leurs obligations particulières dans ce contexte.

Dans l'avis de 2015, le tribunal a déjà abordé la question de la pêche illicite (A), montrant ainsi sa capacité à examiner les obligations des États en matière de lutte contre d'autres formes d'activités illicites en mer à l'avenir. Il est donc raisonnable de penser que la fonction consultative se développe en faveur de la lutte contre la criminalité en mer (B).

A- Le cas de la pêche illicite dans l'avis consultatif de 2015

En plus de la consécration de sa compétence consultative, le Tribunal a fourni des réponses aux questions relatives aux obligations des États en matière de lutte contre la pêche INN. Il est, en effet, captivant d'observer comment le Tribunal a tenté d'établir un lien entre les effets néfastes dangereux de la pêche INN et la conservation ainsi que la gestion des ressources biologiques de la ZEE :

Un des buts de la Convention, comme l'énonce son préambule, est d'établir « un ordre juridique pour les mers et les océans qui [...] favorise », notamment, « l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin ». En conséquence, les lois et règlements que l'État côtier adopte conformément à la Convention aux fins de la conservation des ressources biologiques ainsi que de la protection et de la conservation du milieu marin dans sa zone économique exclusive font partie de l'ordre juridique pour les mers et les océans établi par la Convention et, partant, les autres États Parties dont les navires se livrent à des activités de pêche dans ladite zone doivent s'y conformer⁸⁴⁷.

La référence au préambule de la Convention et à *ses buts* est particulièrement remarquable. Elle montre, d'une part, l'intérêt du juge à cette partie de la Convention, qui est tout aussi importante

⁸⁴⁶ J-P MARGUENAUD, « Rapport introductif : la fonction consultative des juridictions internationales », in, A. ONDOUA, D. SZYMCAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, op. cit., p.11.

⁸⁴⁷ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.32. §102.

que les dispositions de la Convention. D'autre part, elle met en évidence les compétences normatives de l'État côtier dans la protection et dans la préservation du milieu marin. En outre, le Tribunal s'est référé aux articles pertinents de la Convention concernant les compétences spécifiques de l'État côtier dans sa ZEE en vue de la conservation et de la gestion de ses ressources et au régime juridique de cet espace maritime⁸⁴⁸. Il a noté que dans cette zone maritime, « [...] c'est à celui-ci qu'incombe la responsabilité première de prendre les mesures nécessaires en vue de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN⁸⁴⁹.

Toutefois, comme le souligne le Tribunal par la suite, cette obligation primaire de l'État côtier n'exonère pas les autres États de cette responsabilité. En d'autres termes, elle « [...] n'a pas pour effet de libérer les autres États de leurs obligations en la matière »⁸⁵⁰. Ainsi, pour ce qui concerne l'État du pavillon, quand bien même la Convention ne traite pas précisément de ses obligations en matière de lutte contre la pêche INN, le Tribunal a pris l'initiative de définir son rôle en fonction de ses obligations générales et particulières établies par la Convention :

La Convention contient des dispositions relatives aux obligations générales dont l'État du pavillon doit s'acquitter dans toutes les zones maritimes régies par la Convention, y compris, la zone économique exclusive de l'État côtier. Ces obligations générales sont énoncées aux articles 91, 92 et 94 ainsi que 192 et 193 de la Convention. Par ailleurs, celle-ci en ses articles 58, paragraphe 3, et 62, paragraphe 4, impose des obligations particulières à l'État du pavillon à l'égard des activités qu'il mène dans la zone économique exclusive de l'État côtier, en particulier pour ce qui est des activités de pêche menées par des ressortissants de l'État du pavillon⁸⁵¹.

Par ailleurs, le Tribunal n'exclut pas la possibilité que l'État du pavillon ait une responsabilité en dehors de la haute mer. On peut donc lui attribuer des manquements liés aux activités de pêche des navires battant son pavillon indépendamment de la zone maritime concernée :

L'article 192 de la Convention impose aux États Parties l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. [...] Étant donné que l'article 192 s'applique à toutes les zones maritimes, y compris les zones économiques exclusives, l'État du pavillon est dans l'obligation de veiller au respect par les navires battant son pavillon des mesures de conservation des ressources biologiques adoptées par l'État côtier pour sa zone économique exclusive parce que, comme le Tribunal l'a conclu, ces mesures font partie intégrante de la protection et de la préservation du milieu marin⁸⁵².

⁸⁴⁸ *Ibidem*, pp. 32-33 §103-105.

⁸⁴⁹ *Ibidem*, p.33 §106.

⁸⁵⁰ *Ibidem*, p.33 108.

⁸⁵¹ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, *op. cit.*, p.34, § 111.

⁸⁵² *Ibidem*, p.37 §120.

Aussi, les juges n'ont pas manqué de réaffirmer les obligations générales de l'État du pavillon énoncées dans l'article 94 de la Convention. Au surplus, ils ont indiqué que « [...] puisque l'article 94, paragraphe 2, de la Convention commence par les termes « [e]n particulier », la liste des mesures que l'État du pavillon est tenu de prendre pour assurer l'exercice effectif de sa juridiction et de son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon est seulement indicative et non exhaustive »⁸⁵³.

En outre, le Tribunal souligne que les obligations des États du pavillon en matière de conservation des ressources biologiques marines sont précisées dans les accords entre les États côtiers et les États du pavillon. Ainsi, dans le cas de la Convention relative à la détermination des conditions d'accès et d'exploitation des ressources halieutiques au large des côtes des États membres de la CSRP⁸⁵⁴, celle-ci prévoit des règles régissant la conduite des navires de pêche battant pavillon des États non-membres, auxquelles ils doivent se conformer.

Par conséquent, en vertu de cette convention et du droit interne des États membres de la CSRP, « [...] les États du pavillon ont également l'obligation de veiller à ce que les navires battant leur pavillon ne mènent pas des activités de pêche INN à l'intérieur des zones économiques exclusives des États membres de la CSRP⁸⁵⁵.

Il s'agit donc, comme l'a qualifié le Tribunal, d'une obligation de « comportement » imposée aux États du pavillon qui ne sont pas parties à la Convention CMA :

Cela signifie que l'État du pavillon n'est pas tenu dans chaque cas de garantir le respect par les navires de pêche battant son pavillon de l'obligation de ne pas se livrer à la pêche INN dans les zones économiques exclusives des États membres de la CSRP. L'État du pavillon est tenu, au titre de l'obligation de « diligence due », de prendre toutes mesures nécessaires pour faire respecter cette interdiction et pour empêcher que les navires battant son pavillon ne se livrent à des activités de pêche INN⁸⁵⁶.

Pour clarifier les conditions de la responsabilité de l'État du pavillon, comme l'y invite la deuxième question⁸⁵⁷, le Tribunal s'appuie sur les règles générales pertinentes du droit international étant donné que la Convention et la Convention CMA ne lui fournissent pas des

⁸⁵³ *Ibidem*, p.36 §117.

⁸⁵⁴ Désormais, convention CMA

⁸⁵⁵ *Ibidem*, p.38 §124.

⁸⁵⁶ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.40 §129.

⁸⁵⁷ Elle est formulée comme suit : « Dans quelle mesure l'État du pavillon peut-il être tenu responsable de la pêche INN pratiquée par les navires battant son pavillon ? ».

éléments clairs et suffisants pour répondre à cette question. Il s'est alors tourné vers les articles de la CDI sur la responsabilité de l'État⁸⁵⁸ afin de préciser la portée de cette responsabilité⁸⁵⁹.

Dans cette perspective, le Tribunal a rappelé le précédent établi dans l'avis consultatif de la Chambre des fonds marins qui avait examiné la définition du terme en question⁸⁶⁰ ainsi que d'autres expressions couramment utilisées dans la Convention telles que « veiller à »⁸⁶¹. *In fine*, sur la base de ces considérations, le Tribunal a conclu que la responsabilité de l'État en matière de lutte contre la pêche INN n'est pas engagée du simple fait de la méconnaissance par les navires battant son pavillon des réglementations relatives aux activités de pêche des États membres de la CSRP. Il est clair que cette violation « [...] ne lui est pas per se imputable. La responsabilité de l'État du pavillon résulte d'un manquement à son obligation de « diligence due » concernant les activités de pêche INN menées par les navires battant son pavillon dans les zones économiques exclusives des États membres de la CSRP⁸⁶².

En somme, l'État du pavillon ne peut être tenu pour responsable que s'il a manqué à son obligation de « diligence due ». Tant qu'il a mis en place toutes les mesures nécessaires et appropriées pour empêcher que les navires battant son pavillon de pratiquer ces activités illicites, il ne peut être considéré comme responsable. Le juge PAIK déplore que le Tribunal n'ait pas approfondi son raisonnement pour préciser la portée de cette obligation en matière de lutte contre la pêche INN. Selon lui, il s'est simplement borné à rappeler les obligations générales de l'État du pavillon au titre de la Convention. Le Tribunal aurait dû clarifier le contenu de ces mesures que les États doivent mettre en place pour faire face à la pêche INN⁸⁶³.

⁸⁵⁸ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.43 : « 143. En application de l'article 293 de la Convention, en examinant cette question, le Tribunal, en conséquence, se fondera sur les règles pertinentes de droit international sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite ».

⁸⁵⁹ *Ibidem*, p.44 §145.

⁸⁶⁰ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise à la chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins*, Responsabilités et obligations des États qui patronnent des Personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif du 1er février 2011, p.30, §66 : « La Chambre considère que dans les dispositions citées au paragraphe précédent, le terme « responsibility » se réfère à l'obligation primaire alors que le terme « liability » se réfère à l'obligation secondaire, à savoir aux conséquences de la violation d'une obligation primaire ».

⁸⁶¹ *Ibidem*, p. 4§112 : « L'expression « veiller à » est souvent utilisée dans les instruments juridiques internationaux pour faire référence aux obligations à l'égard desquelles, s'il n'est pas considéré raisonnable de rendre un État responsable de toute violation commise par des personnes relevant de sa juridiction, de même, il n'est pas non plus jugé satisfaisant de s'en remettre à la simple application du principe aux termes duquel le comportement de personnes ou d'entités privées n'est pas attribuable à l'État en droit international (voir les articles de la C.D.I sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite, Commentaire sur l'article 8, paragraphe 1) ».

⁸⁶² TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.44 §146.

⁸⁶³ Opinion individuelle du juge Paik, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, op. cit., p.110 § 21.

De cette façon, il aurait donné « [...] un contenu spécifique à l'obligation de l'État du pavillon »⁸⁶⁴ dans ce contexte.

Les enseignements que l'on peut tirer de cet avis sont nombreux, et sa portée, tant sur le plan procédural que substantiel, est véritablement remarquable. En effet, il aura permis d'observer comment, en dépit de l'absence de consécration expresse de la compétence consultative du Tribunal dans la Convention, les juges ont su surmonter cet « obstacle ». S'il n'appartient pas au juge d'élaborer des règles de droit ou d'imposer aux États des obligations auxquelles ils n'ont consenti, l'avis montre que le juge n'est pas nécessairement impuissant face aux silences et aux insuffisances de la Convention.

En décidant, contre toute attente, de donner une suite favorable à la demande des États de la CSRP plutôt que de se borner à faire une interprétation restrictive des dispositions de la Convention, le juge entend démontrer son ouverture et sa volonté de guider les États dans leurs actions. En soumettant une demande d'avis au Tribunal en l'absence de pratique établie, les États de la CSRP ont également fait preuve d'audace. Il est désormais manifeste que le Tribunal ne peut agir que si les États lui en donnent l'occasion. Sur le fond, l'avis a le mérite de clarifier les obligations particulières de l'État du pavillon dans le contexte spécifique de la lutte contre la pêche illicite.

La « nouvelle » fonction du juge du TIDM permet d'appréhender ses missions sous un angle inédit, et qui paraissait jusque-là irréel ou illusoire. Tandis que l'exercice de la compétence contentieuse du Tribunal peut se révéler plus délicat et complexe en pratique, la procédure consultative offre des perspectives plus intéressantes pour les États. Fort heureusement, les éléments d'actualité confirment avec acuité que le Tribunal est réellement décidé à affermir sa compétence consultative. On ne peut qu'espérer que cette fonction se consolide et se développe au profit de la lutte contre la criminalité en mer.

B- La consolidation de la fonction consultative au profit de la lutte contre la criminalité en mer

Le 12 décembre 2022, la Commission des petits États insulaires⁸⁶⁵(COSIS) a soumis une demande d'avis consultatif au Tribunal pour clarifier les obligations particulières des États en vertu de la partie XII de la Convention de Montego Bay dans le contexte des émissions

⁸⁶⁴ *Ibidem*, p.112 §25.

⁸⁶⁵ Antigua-et-Barbuda, Tuvalu, la République de Palaos, Nioué, la République de Vanuatu, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Saint Christophe et Nevis, et le Commonwealth des Bahamas. Désormais, « États COSIS ».

anthropiques de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère. Par une ordonnance le 16 décembre 2022, le TIDM a invité les États parties à la Convention ainsi que les organisations internationales compétentes à soumettre des exposés écrits présentant leurs points de vue sur les questions posées, afin de l'orienter et de l'éclairer dans sa décision. La demande de la COSIS met en lumière plusieurs problèmes auxquels font face les États insulaires vulnérables et fortement dépendants de la mer. Parmi ces problèmes figurent la crise climatique provoquée par les émissions anthropiques de GES dans l'atmosphère, le réchauffement et l'acidification des océans, l'élévation du niveau de la mer et la salinisation des eaux douces⁸⁶⁶.

Dans les exposés oraux, les différents intervenants, qu'ils soient représentants de la COSIS ou des États participants à la procédure, se sont largement accordés sur l'opportunité et l'importance de la demande, tant sur la procédure que sur le fond. Ils ont également salué l'initiative de l'organisation demanderesse et relevé l'urgence de la situation exposée par celle-ci. En effet, il existe un consensus autour de l'idée que les émissions anthropiques GES dans l'atmosphère sont une préoccupation commune à tous les États. Plusieurs parties à la procédure ont souligné de quelle manière le changement climatique les affecte et ont fourni des données détaillées sur leur degré d'émission.

S'agissant de la compétence consultative du Tribunal, beaucoup ont estimé qu'il n'était pas opportun de raviver de vieilles controverses et de remettre en question les acquis établis⁸⁶⁷. La plupart des participants ont alors reconnu que le Tribunal peut rendre l'avis consultatif demandé, que la demande de la COSIS est recevable, étant donné qu'elle remplit toutes les conditions requises par l'avis CSRP, et qu'il n'y a pas de raison décisive ou de motif impérieux pour que le Tribunal refuse d'exercer sa compétence. Certains ont même affirmé que le Tribunal doit rendre cet avis consultatif, soulignant qu'il est nécessaire⁸⁶⁸.

⁸⁶⁶ Les questions posées au Tribunal sont les suivantes : « Quelles sont les obligations particulières des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« la CNUDM »), notamment en vertu de la partie XII : a) de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin eu égard aux effets nuisibles qu'a ou peut avoir le changement climatique, notamment sous l'action du réchauffement des océans et de l'élévation du niveau de la mer, et de l'acidification des océans, qui sont causés par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans l'atmosphère ? b) de protéger et préserver le milieu marin eu égard aux incidences du changement climatique, notamment le réchauffement des océans et l'élévation du niveau de la mer, et l'acidification des océans ? ».

⁸⁶⁷ G. U. MEDRANO (Philippines), *Audience publique tenue le mardi 19 septembre 2023, à 10 heures*, p.5 : « Cette décision est désormais inscrite dans le marbre, et pour les Philippines il n'y a aucune raison de s'en écarter » ; voir eg. C. YOW MULALAP (Micronésie), *Audience publique tenue le vendredi 15 septembre 2023, à 10 heures*, p.40 : « La question de la compétence consultative ne devrait plus être remise en cause et encore moins contestée ».

⁸⁶⁸ B. McGARRY (Membre de la délégation de la COSIS) *Audience publique tenue le mardi 12 septembre 2023, à 10 heures*, p.3 : « En effet, la demande soumise par la COSIS n'est pas seulement recevable, elle est nécessaire. Pour faire simple, on pourrait en rester là. Pourtant, quelques États Parties ont proposé trois façons de compliquer,

Quelques États ont exprimé des doutes sur la compétence consultative du Tribunal, sans toutefois parvenir à la contester sérieusement. C'est le cas par exemple du Royaume Uni, de la Corée du Sud, de l'Indonésie et du Brésil. D'autres participants, ont exhorté les juges, en tant que gardiens de la Convention à faire preuve de prudence⁸⁶⁹. Ils ont souhaité que la portée de la compétence *ratione materie* soit clarifiée, d'autant plus qu'il est flagrant que la COSIS a été créée expressément pour pouvoir saisir le Tribunal. On a pu noter aussi quelques réserves sur le fait que, bien que non contraignant, cet avis pourrait avoir un impact réel. Ainsi, il est crucial que le Tribunal ne néglige pas le consentement des États tiers⁸⁷⁰ et qu'il évite tout risque d'instrumentalisation de cette procédure⁸⁷¹. Toutefois, il a été relevé que cette réflexion est inopérante⁸⁷².

Le 21 mai 2024, le Tribunal donne une suite favorable à la demande d'avis consultatif soumise par la COSIS sur le changement climatique et le droit international. Concernant sa compétence consultative et son pouvoir discrétionnaire à rendre un avis, il a suivi un raisonnement méthodique et cohérent avec le précédent établi. Le Tribunal déclare qu'il est compétent pour rendre l'avis sollicité. Il a rappelé que sa compétence se fonde sur l'article 21 de son Statut ainsi que les trois éléments qui la composent, en se référant à l'avis CSRP⁸⁷³. Ainsi, « [...] l'article

pour ainsi dire, l'analyse du Tribunal sur ce point. » ; voir eg. D. D. TLADI (Sierra Leone), *Audience publique tenue le mardi 19 septembre 2023, à 10 heures*, p.27 : « Le Tribunal est compétent et doit exercer sa compétence ».

⁸⁶⁹ G. HERRERA (Argentine), *Audience publique tenue le mercredi 13 septembre 2023, à 10 heures*, p.4 : « : « Néanmoins, afin de garantir l'intégrité de ses fonctions judiciaires, le Tribunal devra procéder avec prudence, notamment en ce qui concerne le fondement, la portée *ratione personae* et *materiae* et l'exercice de cette compétence, ainsi que le cadre du pouvoir discrétionnaire lui permettant de rendre un avis consultatif » ; voir eg. T. FREIIN VON USLAR-GLEICHE (Allemagne), *Audience publique tenue le mercredi 13 septembre 2023, à 10 heures*, p.25 : « Il semble approprié de prier le Tribunal de saisir cette occasion pour donner des orientations claires aux États sur ce qui est ou n'est pas autorisé par l'article 21 du Statut et l'article 138 du Règlement ».

⁸⁷⁰ L. A. ORTEGA LEMUS (Guatemala), *Audience publique tenue le jeudi 14 septembre 2023, à 15 heures*, p. 7 : « Il faut veiller à protéger les droits des États tiers qui n'ont pas été consultés lorsque les questions ont été rédigées ou soumises au Tribunal. Cette nécessité est d'autant plus pressante que des préoccupations ont été exprimées quant à la manière dont la compétence consultative du Tribunal a été déclenchée en l'espèce – par voie d'accord international assurément conclu dans le seul but de soumettre la demande d'avis consultatif en question – et quant au risque qu'elle ouvre la voie à d'autres demandes similaires susceptibles de dénaturer l'objet et le but pour lesquels le Tribunal a été créé ».

⁸⁷¹ B. JURATOWITCH (Royaume-Uni), *Audience publique tenue le lundi 25 septembre 2023, à 10 heures*, p.34 : « Le Royaume-Uni estime que le fait qu'un petit groupe d'États puisse demander des avis consultatifs au TIDM par le biais d'un traité à composition restreinte conçu à cette seule fin pose des risques. Cela est d'autant plus vrai que les questions posées concernent des obligations de tous les États Parties à la Convention. Pour reprendre les mots du juge Cot dans l'avis consultatif CSRP, il existe des « dangers d'abus et de manipulation » dans les affaires futures. Ce sont des dangers qui ne sont pas neutralisés par l'article du Statut, l'article 138 du Règlement ou le raisonnement du Tribunal concernant sa compétence consultative dans l'avis consultatif CSRP ».

⁸⁷² P. AKHAVAN (Membre de la délégation de la COSIS), *Audience publique tenue le lundi 25 septembre 2023, à 10 heures*, p.27 : « Le fait que tous les États Parties n'aient pas participé à la demande d'avis consultatif est dénué de pertinence. Le Tribunal est appelé à fournir des orientations sur des questions de droit international, et non à régler un différend ».

⁸⁷³ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, avis consultatif du 21 mai 2024, p.45, § 85 : « Dans l'affaire de la Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP) (ci-après, l'« Avis

21 du Statut et l'Accord COSIS conférant compétence au Tribunal constituent le fondement juridique de la compétence consultative du Tribunal en la présente affaire»⁸⁷⁴.

Ensuite, le Tribunal a procédé à la vérification des conditions requises pour exercer cette compétence. Ce faisant, il souligne comme dans l'avis CSRP que « [...] l'article 138 du Règlement n'établit pas la compétence consultative du Tribunal, mais énonce seulement les conditions devant être remplies pour que le Tribunal puisse exercer sa compétence consultative »⁸⁷⁵. Ces conditions sont remplies dans la demande d'avis⁸⁷⁶. De ce fait, le Tribunal est compétent pour rendre l'avis consultatif demandé par la Commission⁸⁷⁷. Concernant son pouvoir discrétionnaire en la matière, il a réitéré son fonctionnement dans l'avis CSRP⁸⁷⁸. Et enfin, il a répondu aux préoccupations soulevées par certaines parties au sujet du consentement :

Un certain nombre de participants à la présente instance ont fait valoir que l'absence de consentement d'États non-parties à l'Accord COSIS à un quelconque aspect de la demande pourrait constituer un motif pour le Tribunal de refuser de donner un avis consultatif. [...] Le Tribunal note qu'un avis consultatif est donné à l'entité demanderesse, qui le considère souhaitable pour s'éclairer dans son action propre. Un avis consultatif en tant que tel n'est pas contraignant et la question du consentement d'États qui ne sont pas membres de l'entité demanderesse est dénuée de pertinence (voir Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 26, par. 76)⁸⁷⁹.

consultatif CSRP »), le Tribunal a déclaré que sa compétence comprenait trois éléments : i) tous les « différends » qui sont soumis au Tribunal conformément à la Convention ; ii) toutes les « demandes » qui sont soumises au Tribunal conformément à la Convention ; et iii) « toutes les fois que cela » (« all matters » dans la version anglaise) est expressément prévu dans tout autre accord conférant compétence au Tribunal (Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 21, par. 54) ; *Ibidem*, p.46 § 87 : « Le Tribunal a aussi précisé que ce n'est pas l'expression « toutes les fois que cela » est expressément prévu dans tout autre accord conférant compétence au Tribunal » qui confère en soi une compétence consultative au Tribunal. Aux termes de l'article 21 du Statut, c'est l'« autre accord » qui confère une telle compétence au Tribunal. Lorsqu'un « autre accord » attribue une compétence consultative au Tribunal, celui-ci peut exercer cette compétence « toutes les fois » que cela est expressément prévu dans cet « autre accord ». L'article 21 et l'« autre accord » conférant compétence au Tribunal sont liés l'un à l'autre et constituent le fondement juridique de la compétence consultative du Tribunal (Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 22, par. 58) ».

⁸⁷⁴ *Ibidem*, p.46 § 89.

⁸⁷⁵ *Ibidem*, p.47 § 94.

⁸⁷⁶ *Ibidem*, pp.48-50.

⁸⁷⁷ *Ibidem*, p.50, §109.

⁸⁷⁸ *Ibidem*, p.51, §111 : « Le Tribunal a déclaré dans l'Avis consultatif CSRP que « [l']article 138 du Règlement, qui dispose que "[l]e Tribunal peut donner un avis consultatif", devrait être interprété comme reconnaissant au Tribunal le pouvoir discrétionnaire de refuser de donner un avis consultatif, même lorsque les conditions de compétence sont remplies » (voir Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 25, par. 71). Le Tribunal a également déclaré qu'il est bien établi qu'une demande d'avis consultatif ne devrait pas en principe être rejetée, sauf pour des « raisons décisives » » (voir *ibid.* ; voir aussi Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1996, p. 235, par. 14). »

⁸⁷⁹ *Ibidem*, p.51§112-114 §3.

Il est regrettable que le Tribunal ait choisi de se démunir de la sorte de son propre pouvoir en affirmant que ses avis consultatifs ne sont pas contraignants. Ils ne possèdent pas, certes, cette qualité, mais ils peuvent exercer une influence significative et avoir un réel impact sur l'action ou la conduite des États. Il est indéniable, par ailleurs, que ses avis concourront au développement du droit de la mer. Sur ce point, la déclaration du juge KITTICHAISAREE est patente.

*[...] it is necessary to draw a distinction between the binding character and the authoritative nature of an advisory opinion. Judicial determinations made by the Tribunal in advisory opinions concerning the convention carry no less weight and authority than those in its judgments in contentious cases because they are made with the same rigour and scrutiny by the principal judicial organ set up by the convention itself*⁸⁸⁰

Aussi, dans son avis, le Tribunal a estimé qu'il est important de fournir les orientations demandées non seulement pour qu'elles puissent éclairer l'action de la COSIS, mais également parce que « [...] la réponse à ces questions pourrait être utile à la Commission dans l'exercice de ses activités et pour l'accomplissement de son mandat, y compris la mise en œuvre de la Convention »⁸⁸¹. Sur la base de toutes ces considérations, « [...] le Tribunal estime qu'il convient de donner l'avis consultatif demandé par la Commission⁸⁸². En donnant une suite favorable à la demande de la COSIS, le Tribunal a franchi un nouveau cap, marquant ainsi un tournant décisif dans ses missions et dans sa nouvelle fonction consultative.

L'avis est captivant à plusieurs égards. Le Tribunal a confirmé sa compétence consultative et il est très peu probable qu'il se dédise à l'avenir. Au contraire, il envoie le signal que cette voie est, plus que jamais, ouverte. Les affaires n°21 et n°31 sont désormais gravées dans le marbre. La compétence consultative du Tribunal est dorénavant fortement établie et il serait redondant à l'avenir de la contester, car elle représente aujourd'hui un acquis consolidé. Il convient désormais de concentrer l'attention sur le fond des demandes qui seront soumises dans les futures demandes d'avis consultatif. Pour l'heure, dans le cadre de cette procédure, le Tribunal a eu l'occasion de se prononcer sur les obligations des États dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite et la pollution marine résultant des émissions anthropiques de GES.

On peut dès lors soutenir valablement que, d'une certaine manière, on assiste progressivement à une juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer grâce à l'exercice de la compétence consultative du juge. Elle précise de plus en plus les compétences des États en mer

⁸⁸⁰ Declaration of Judge KITTICHAISAREE, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, op. cit., p.1§3.

⁸⁸¹ *Ibidem*, p.52 § 118.

⁸⁸² *Ibidem*, p.53 § 121.

ainsi que leurs obligations générales et particulières à cet égard. On ne peut qu'espérer que la fonction consultative du juge se développe au profit d'autres activités illicites en mer. Les États pourront alors saisir le Tribunal pour obtenir des orientations sur leurs actions en mer ou des précisions sur leurs obligations particulières dans ce cadre. Dans cette perspective, rien n'empêche les États de conclure d'autres accords régionaux ou internationaux afin de pouvoir saisir le Tribunal pour qu'il exerce sa compétence consultative.

Chapitre II : L'exploitation du potentiel de la Convention par le juge dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer

On s'accorde de plus en plus à reconnaître que la Convention de Montego Bay représente l'instrument juridique le plus abouti et, de toute évidence, le plus imposant relatif à la mer. La « Constitution des Océans » possède, en cette qualité, un potentiel incontesté qui est, aussi bien, insuffisamment exploité. Dans l'absolu, le temps n'altère en rien la pertinence des règles qu'elle a instaurées quatre décades plus tôt, car toujours est-il que le cadre juridique existant offre des perspectives dont on peut tirer profit dans divers contextes.

Dans celui de la lutte contre la criminalité en mer, l'interprétation novatrice qu'opère le juge de la Convention, constitue une façon opportune d'exploiter son potentiel dans la perspective d'y faire face. D'ailleurs, l'actualisation d'un texte international par une lecture moderne n'est pas en soi une démarche nouvelle. Les juges ont toujours été appelés, dans leur mission, à interpréter la norme en tenant compte, non seulement, des circonstances spécifiques des situations mais également de leur époque.

De façon concrète relativement à notre analyse, d'abord, en clarifiant et en précisant les dispositions de la Convention concernant les compétences des États en mer et surtout dans des contextes qui résonnent avec des activités illicites en mer, le juge contribue à consolider le cadre juridique établi et à appuyer l'action des États en mer. En outre, l'éventualité que le Tribunal puisse s'affirmer dans le silence de la Convention, réitérer l'importance des principes qu'elle institue et effectuer une lecture dynamique du texte, constitue également un atout. Enfin, l'adaptabilité de la Convention à plusieurs égards et sa grande ouverture rend réalisable cette juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer.

Cette hypothèse est loin d'être une conjecture : les affaires n°21 et n°31 du TIDM, en dehors des considérations liées à la compétence consultative du Tribunal plénier, attestent de sa validité. En effet, le Tribunal a montré, qu'il sait faire vivre la Convention avec son temps et qu'il est enclin à aider les États à faire face aux problèmes actuels que pose l'utilisation des mers. Dans l'intention donc de présenter de façon approfondie le raisonnement qui soutient ces axes de réflexion, il conviendra d'exposer par quelles approches, l'interprétation dynamique de la Convention (Section I) ainsi que son interprétation constructive (Section II) effectuées par le juge peuvent concourir à la lutte contre la criminalité en mer.

Section I : L'interprétation dynamique de la Convention et sa pertinence au regard de l'action de l'État en mer contre la criminalité en mer

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il convient de souligner qu'il ne s'agit pas ici de prétendre que la complexité des phénomènes criminels en mer ou de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer peut être résolue, en tout et pour tout, par des interprétations littérales plus ou moins abstraites. Le propos est d'estimer cette fonction du juge à sa juste mesure et de mettre en exergue le potentiel latent de la Convention tant sur le sujet de la criminalité en mer sur lequel le TIDM ne s'est prononcé que très peu jusqu'à présent que sur la question des compétences des États en mer qu'il a déjà eu l'occasion d'examiner quelques fois.

L'interprétation juridictionnelle offre non seulement la possibilité de confronter les normes les aux situations réelles, mais également de les mettre à jour dans le but d'améliorer leur aptitude à y faire face. Ainsi, dès l'instant où l'on considère que l'une des conditions essentielles pour assurer la pertinence de la Convention au regard de l'action de l'État en mer contre la criminalité, c'est l'existence d'un cadre juridique clair et adapté aux défis actuels, il va de soi que son interprétation dynamique s'impose.

De telle manière, on peut avancer avec conviction que, ce faisant, le juge facilite l'action des États et l'exercice de leurs compétences en mer en vue de la lutte contre la criminalité lorsqu'il explique la Convention (§1) et lorsqu'il la « complète » (§2).

§1. L'interprétation explicative de la Convention en vue de la lutte contre la criminalité

L'analyse entreprise ici s'attache à montrer que l'interprétation juridictionnelle transcende la simple fonction routinière et traditionnelle du juge.

C'est non seulement une opération intellectuelle hautement pédagogique qui approfondit la compréhension des normes, mais également une manœuvre vivante et méthodique (A) qui facilite leur application. L'interprétation explicative de la Convention qu'opère le Tribunal contribue alors de manière substantielle à la consolidation des compétences des États en mer (B) et facilite la mise en œuvre des actions en mer contre la criminalité.

A- L'interprétation juridictionnelle : une manœuvre vivante et méthodique

Il est facile d'imaginer la réalité à laquelle renvoie l'activité d'interprétation. Néanmoins, il est moins évident d'appréhender le terme lui-même. Selon l'Oxford English Dictionary,

l'interprétation c'est *the action of interpreting or explaining*⁸⁸³. Cette définition, bien que très générale, décrit ce qu'est substantiellement cette opération intellectuelle. En effet, il est question de rechercher la signification de ce qu'on interprète, de l'élucider et d'en avoir une meilleure compréhension.

Dans le cadre d'une procédure judiciaire, quand le juge décide d'interpréter une phrase en vue de régler un différend ou d'examiner une demande, c'est assurément parce qu'elle fait l'objet de perceptions divergentes ou qu'elle suggère plusieurs sens. Interpréter, *in fine*, c'est donc choisir parmi différentes lectures d'un texte, d'un mot⁸⁸⁴ ou de nombreuses acceptions dans l'intention de fonder la décision attendue sur l'approche considérée. C'est une opération préliminaire à laquelle le juge ne peut se soustraire, tant il s'agit d'une démarche nécessaire, parfois presque obligatoire.

À l'inverse, il est conforme à la logique qu'on ne saurait et qu'il ne faudrait point interpréter ce qui est déjà suffisamment clair. De telle façon, l'interprétation juridictionnelle des normes invoquées par les parties « constitue un préalable au fonctionnement de l'ordre juridique. Tout celui qui invoque une règle de droit doit d'abord déterminer son sens et sa portée⁸⁸⁵ ». À plus forte raison, dans la mesure où l'on ne peut fonder une décision judiciaire sur des dispositions confuses ou sources de désaccords, il est primordial de s'accorder sur leur sens avant toute autre considération. En fin de compte, l'interprétation constitue un préalable incontournable dans l'activité du juge que les parties l'aient expressément sollicitée ou non.

Le juge fait alors face au texte et tente de « faire parler les normes » qui sont foncièrement muettes comme le disait Serge SUR⁸⁸⁶. Comme cela, il leur donne vie et pour ce faire, il procède à leur définition⁸⁸⁷. Bien qu'ayant l'air simple en apparence, cette tâche peut vite se révéler ardue, ce qui en fait une mission délicate⁸⁸⁸. L'interprétation juridictionnelle est donc d'enjeu tant pour le juge que pour les parties. Elle est omniprésente dans les décisions rendues par le

⁸⁸³ <https://www.oed.com/search/dictionary/?scope=Entries&q=interpretation>

⁸⁸⁴ C. DJEFFAL, *Static and Evolutive Treaty Interpretation : A Functional Reconstruction*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016, p.9 : « *When international courts interpret a provision, they do it in the context of deciding a dispute and dealing with rival claims. The parties to a case disagree about the meaning of a provision or individual words in it. In such situations, those claims are based on texts, and the court in question has to choose between different readings of those texts* ».

⁸⁸⁵ S. SUR, *L'interprétation en droit international public*, Paris, LGDJ, 1974, p.65.

⁸⁸⁶ *Ibidem*, p.288.

⁸⁸⁷ J. VETROVSKY, « Interpretation of international treaties and the role of Articles 31 and 32 of the Vienna Convention on the Law of Treaties : A Wittgensteinian perspective », in, A. L. KJÆR, J. LAM (eds), *Language and Legal Interpretation in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2022, p.112.

⁸⁸⁸ C. DJEFFAL, *Static and Evolutive Treaty Interpretation : A Functional Reconstruction*, op. cit., p.8 : « *Stating definitions is a traditional legal technique aimed at dispelling doubts about the meaning of equivocal terms. Legal definitions are sometimes embedded directly in a normative text in which an equivocal term occurs* ».

Tribunal que ce soit dans l'exercice de sa compétence contentieuse ou consultative. C'est, en fin de compte, une activité inhérente à la fonction judiciaire. Il sied de rappeler qu'elle se distingue de l'application.

Par la fonction d'interprétation, les juges concourent à éclairer la règle de droit de façon à faciliter son application. De cette manière, ils contribuent à expliciter les normes internationales, à préciser les obligations juridiques des États et, partant, à favoriser la mise en œuvre ainsi que l'effectivité du droit international. Lan NGOC NGUYEN dans son ouvrage⁸⁸⁹ soutient que la pratique des juges du TIDM a permis de déterminer le champ d'application, la portée ainsi que l'étendue des droits et obligations des États, de donner corps aux concepts non définis dans la Convention et qu'elle a confirmé le droit coutumier.

L'article 288 de la Convention dissocie l'interprétation de l'application du texte. En ce sens, il est bon de souligner qu'elle donne également compétence aux juridictions mentionnées à l'article 287 pour interpréter d'autres accords se rapportant aux buts de la Convention. Concernant le TIDM en particulier, le Statut du Tribunal énonce à son article 22 que « si toutes les parties à un traité ou à une convention déjà en vigueur qui a trait à une question visée par la présente Convention en conviennent, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de ce traité ou de cette convention peut être soumis au Tribunal conformément à ce qui a été convenu ». Cependant l'article 288 de la Convention n'éclaire pas sur les méthodes d'interprétation auxquelles le juge peut recourir. Ainsi, le juge devra se référer aux méthodes coutumières d'interprétation et aux règles issues de la Convention de Vienne dorénavant bien établies.

En effet, l'article 31 de la Convention de Vienne pose la règle générale d'interprétation qui dit qu'« un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but ». Alors que les points de vue divergent au sujet du degré d'importance à accorder au sens ordinaire, au contexte, à l'objet ainsi qu'au but du traité, il est largement accepté dans la doctrine que la vieille règle de la bonne foi constitue l'élément non-négociable dans l'interprétation des traités. Comme d'aucuns l'ont parfaitement souligné, « enlevez cette règle, et il ne restera de tous les traités internationaux que de vains mots »⁸⁹⁰.

⁸⁸⁹ L. NGOC NGUYEN, *The Development of The Law of The Sea By UNCLOS Dispute Settlement Bodies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023, pp. 247- 256.

⁸⁹⁰ L. EHRLICH, « L'interprétation des traités », *RCADI*, 1928-IV, vol. 24, p. 80.

Il reste que la bonne foi, à elle seule, est loin d'avoir des contours juridiques nettement saisissables car elle présente souvent des allures de principe moral. Dans ces conditions, une tâche aussi sérieuse que l'interprétation juridictionnelle ne saurait rigoureusement se fonder sur des obligations morales ou sur des convenances. Toutefois, la bonne foi fait garder à l'esprit que peu importe la méthode employée ou la démarche suivie par le juge pour faire parler la norme, il est impératif qu'il l'interprète avec la conscience de rester loyal au traité et avec l'intention de respecter le consentement des États qui y est exprimé. C'est seulement de cette façon que l'intégrité du traité sera préservée.

L'article 32 de la Convention de Vienne énonce des moyens complémentaires d'interprétation que sont les « travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu ». Hersch LAUTERPACHT analyse les travaux préparatoires en tant qu'élément d'interprétation et affirme qu'ils recouvrent deux choses : « [...] a) Les divers actes écrits reproduisant les vues des négociateurs du traité, depuis le début des négociations jusqu'à la ratification du traité. [...] Les opinions émises par les gouvernements devant le corps législatif ou par les membres autorisés de ses commissions, pendant les délibérations de ce corps »⁸⁹¹. D'une certaine façon, le recours aux travaux préparatoires peut s'avérer délicat en raison du fait que face à un traité, on distingue d'un côté, les auteurs authentiques de l'acte qui eux ont effectivement participé à ces travaux et d'un autre côté, les États ayant postérieurement ratifié le traité. Le degré d'utilisation que l'on peut faire de ces travaux peut être questionné et leur portée est probablement à relativiser.

Certaines analyses ont proposé de réunir tous les procédés d'interprétation des traités sous trois catégories⁸⁹² formant ainsi ce qui a été qualifié de « système entier » des procédés d'interprétation⁸⁹³. D'autres ont permis de mettre en évidence trois méthodes principales d'interprétation⁸⁹⁴ ainsi que les systèmes de pensée qui sous-tendent chaque approche considérée. En effet, la méthode textuelle ou dite exégétique donne davantage d'importance au texte du traité. Dans cette perspective, on se préoccupe des éléments tels que la langue utilisée pour rédiger le texte, le vocabulaire, la grammaire tout en ayant à l'esprit le contexte sans modifier le sens général de la disposition ou du traité. La méthode dite subjective, quant à elle, a pour finalité de rechercher l'intention des parties au traité et prend en compte également

⁸⁹¹ H. LAUTERPACHT, « Les travaux préparatoires et l'interprétation des traités », *RCADI*, vol.48, 1934, p.719.

⁸⁹² V. D. DEGAN, *L'interprétation des accords en droit international*, La Haye, M. Nijhoff, 1963, p.70.

⁸⁹³ *Ibidem*, pp.73-74.

⁸⁹⁴ *Ibidem*, pp.75-148.

l'attitude postérieure qu'ils ont adoptée dans l'exécution du traité. On se préoccupe alors de l'esprit du traité et non de sa lettre.

Plusieurs auteurs ont considéré que l'intention des parties constitue une donnée essentielle dans l'interprétation d'un traité. Paul REUTER a estimé que l'intention des parties doit être saisissable sans ambiguïté⁸⁹⁵ et on a pu lire aussi qu'« en droit international comme ailleurs, ce qui importe, c'est de retrouver l'intention des Parties *ex signis maxime probabilibus* »⁸⁹⁶. La méthode fonctionnelle, quant à elle, induit de prendre comme point de départ et comme composante fondamentale, le but ou la fonction sociale du traité comme cela apparaît à l'époque de son adoption. Peu utilisée par les tribunaux, elle a été jugée « [...] trop révolutionnaire pour être appliquée par des organes judiciaires et arbitraux de façon exclusive. Les États n'ont jamais reconnu à ces organes la compétence de créer le droit. Leur fonction ne peut être que de l'appliquer »⁸⁹⁷.

En définitive, il ressort que l'interprétation juridictionnelle est une activité complexe qui fait appel à plusieurs éléments dont certains sont parfois extérieurs au texte et qui font plus ou moins l'objet de consensus. Dans le cadre de cette analyse, on se préoccupe fondamentalement moins des règles et des méthodes théoriques d'interprétation qu'on ne pouvait toutefois s'empêcher de parcourir afin d'asseoir le propos. L'attention se focalisera alors davantage sur la manière dont le juge du TIDM par l'interprétation de la Convention, prend part à la consolidation des compétences des États et plus particulièrement dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans les différents espaces maritimes.

Le devoir du Tribunal c'est de dire le droit, de déterminer la portée des obligations des États et d'interpréter avec autorité la Convention afin qu'ils puissent ensuite prendre des mesures et mettre en place des actions concrètes, pertinentes et adéquates contre la criminalité en mer. Cela dit, par l'interprétation, le Tribunal contribue, d'une part, à la consolidation des compétences des États en mer et à la clarification de leurs obligations générales à ce titre. De la sorte, il participe à la lutte contre la criminalité en mer.

D'un côté, l'action des États en mer prendra alors progressivement appui sur un cadre juridique de moins en moins obscur, suffisamment précis, prévisible et qui surtout se prêterait aisément à l'application à cette fin. D'un autre côté, l'apport du Tribunal pourra s'illustrer dans la prise

⁸⁹⁵ P. REUTER, S. SUR, T. HUBERT, *L'interprétation en droit international public*, Paris, LGDJ, 1974, p. 70.

⁸⁹⁶ H. LAUTERPACHT, « Les travaux préparatoires et l'interprétation des traités », *RCADI*, *op. cit.*, p.787.

⁸⁹⁷ V. D. DEGAN, *L'interprétation des accords en droit international*, *op. cit.*, p.153.

en compte de la criminalité en mer dans sa diversité en tant qu'un problème posé par l'utilisation des mers ou une situation préoccupante en mer.

B- L'amorce d'une clarification des compétences des États en mer contre la criminalité

La pratique du TIDM jusqu'ici offre suffisamment d'exemples qui montrent que toutes les fois où les parties ont été en désaccord sur des dispositions de la Convention, les juges n'ont pas éludé la question. Au contraire, le Tribunal s'est attelé à prendre en considération les positions en présence et à interpréter convenablement les dispositions, les expressions et les termes concernés. En particulier, dans sa jurisprudence existante, le Tribunal s'est, de nombreuses fois, penché sur la répartition des compétences des États en mer établie par la Convention. Il a notamment réaffirmé les droits et les devoirs de l'État côtier, de l'État du pavillon ainsi que de l'État du port dans les zones maritimes pertinentes en clarifiant, quelquefois, leurs rôles dans des contextes qui se rapportent à certaines formes de criminalité en mer. Dans son interprétation, il rappelle alors les acquis de la Convention et les consolide si nécessaire.

L'analyse de la jurisprudence existante du Tribunal révèle que, les requêtes soumises par les parties n'ont pas principalement pour objet des situations se rapportant à la criminalité en mer. Même dans les cas de figure les plus récurrents qui ont déjà été portés à l'attention du Tribunal notamment ceux qui touchent à l'environnement ou au milieu marin, la question est demeurée accessoire. En revanche, dans certaines affaires, les allégations des parties renvoient aux mesures d'exécution prises par l'État défendeur sur le fondement de la Convention et qui ont pu porter atteinte aux droits ou aux intérêts de l'État demandeur. Dans ces conditions, le Tribunal est appelé à effectuer une lecture explicative des dispositions évoquées dans le cadre du différend ou de la demande en vue de dire si les mesures prises sont justifiées.

Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal s'est penché sur l'article 56 de la Convention en vue de clarifier les pouvoirs que reconnaît la Convention à l'État côtier dans la ZEE en matière d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles. Dans son interprétation, il a affirmé que « [...] 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 »⁸⁹⁸. Si la définition proposée sied, on peut déplorer qu'elle n'en donne pas des exemples concrets. À tout le moins, le Tribunal aurait pu citer quelques mesures d'exécution que l'État côtier est en

⁸⁹⁸TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, p.67 § 211.

droit de prendre au titre de l'article 56 de la Convention en vue d'assurer la conservation et la gestion des ressources naturelles. Cela est doublement regrettable quand on sait que cette expression est employée plusieurs fois dans la Convention, en l'occurrence, aux articles 73, 77, 137, 194, 246, 297, 298 et que cet approfondissement aurait été bénéfique pour clarifier les compétences de l'État côtier dans la ZEE.

Plus loin, le Tribunal opère une distinction tout aussi elliptique en indiquant simplement que « l'emploi des termes « conservation » et « gestion » dans l'article 56 de la Convention signifie que les droits de l'État côtier vont au-delà de la conservation au sens strict ». S'agissant des règles de conservation et de gestion que peut fixer l'État côtier en matière d'exploitation des ressources biologiques, le Tribunal note que « le libellé du paragraphe 4 de l'article 62 indique que la liste n'est pas exhaustive »⁸⁹⁹ ce qui somme toute est facilement déductible de la formule *notamment* employée dans cette disposition.

En définitive, il est apparent que le Tribunal s'applique à éclaircir les dispositions concernées de la Convention ; néanmoins dans le cadre de cette affaire, il est difficilement soutenable que le Tribunal amplement a développé son interprétation sur les droits souverains ou qu'il a suffisamment mis au point ce qui relève de la conservation d'un côté et de la gestion de l'autre. On note toutefois que, plus bas, le Tribunal a fait davantage preuve d'une grande précision lorsqu'il a affirmé sans détour qu'il est d'avis que « [...] la réglementation par l'État côtier du soutage des navires étrangers qui pêchent dans sa zone économique exclusive fait partie des mesures que l'État côtier peut prendre dans sa zone économique exclusive aux fins de la conservation et de la gestion de ses ressources biologiques, en application de l'article 56 de la Convention, lu avec l'article 62, paragraphe 4, de la Convention. »⁹⁰⁰

Par ailleurs, dans l'affaire du navire *Saiga* n°2, de façon plus convaincante, le Tribunal a mis au clair les pouvoirs de police en matière d'exercice du droit de poursuite et les mesures d'exécution que les États peuvent prendre à l'encontre des navires étrangers. Il a notamment considéré que « les conditions mises à l'exercice du droit de poursuite à l'article 111 de la Convention doivent être cumulativement réunies ; chacune de ces conditions doit être satisfaite pour que la poursuite soit licite au regard de la Convention »⁹⁰¹. Cette fois-ci, l'apport du Tribunal est plus perceptible dans l'interprétation qu'il fait de l'article 111 de la Convention. Non seulement il vient préciser le contenu du droit de poursuite, mais également, il l'encadre.

⁸⁹⁹ *Ibidem*, p.68, § 212.

⁹⁰⁰ *Ibidem*, p.69 §217.

⁹⁰¹ TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines C. Guinée), *op. cit.*, p.59 § 146.

Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal se livre à de nouveaux développements sur l'exercice des pouvoirs de police en mer. Il réalise une interprétation limitative de l'article 224 de la Convention et refuse de l'appliquer aux situations qui relèvent de l'article 73 :

[...] l'article 224 de la Convention porte sur les pouvoirs de police exercés par l'État côtier à l'encontre de navires étrangers au titre de la partie XII de la Convention relative à la protection et à la préservation du milieu marin. [...] il ne peut être affirmé que cet article, bien qu'il reflète, comme il est dit plus haut, certaines obligations de droit international général, établit des principes applicables à d'autres actes d'exécution forcée accomplis par l'État côtier en application de l'article 73, paragraphe 1, de la Convention⁹⁰².

Le Tribunal a ensuite précisé que, bien que, conformément au paragraphe 2 de l'article 111 de la Convention, le droit de poursuite s'applique *mutatis mutandis* aux infractions aux lois et règlements de l'État côtier applicables à la ZEE, cela ne signifie pas que le régime du droit de visite établi à l'article 110 de la Convention emporte les mêmes conséquences en matière de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, telles que définies à l'article 73 :

[...] L'article 110 de la Convention ne saurait être interprété comme établissant par implication un principe selon lequel, en vertu de la Convention, les pouvoirs de police dans la zone économique exclusive ne peuvent être exercés que par un navire de guerre. La Convention laisse le soin à l'État côtier de décider les autorités qui, en vertu de son droit interne, seront chargées d'exercer les pouvoirs de police visés à son article 73, paragraphe 1, dans le respect des principes généraux de droit international évoqués plus haut⁹⁰³.

On note alors une réelle volonté du Tribunal de rendre explicite la portée des droits et des pouvoirs que la Convention confère aux États dans les différents espaces maritimes et d'insister sur ce qui suit : alors même que certains articles peuvent et doivent être lus conjointement, d'autres doivent être interprétés isolément. En dehors du fait qu'en procédant de cette manière le juge interprète fidèlement la lettre de la Convention, il s'inscrit également dans son esprit tant sur la forme que sur le fond. D'une part, le Tribunal est en accord avec l'idée que si les articles de la Convention sont organisés en parties, en sections et parfois en sous-sections, cela veut dire que les rédacteurs ont entendu distinguer *a minima* l'encadrement des différents sujets traités. D'autre part, dans sa démarche, Tribunal ne fait que se conformer à la pluralité des régimes établis par la Convention.

Concernant les droits et les obligations de l'État du pavillon en haute mer, le Tribunal a apporté des éléments de précision sur l'existence du lien substantiel avec le navire. En effet, dans

⁹⁰²TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, p. 97 § 343.

⁹⁰³ TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, p. 98 § 345.

l'affaire *Saiga* n°2, le Tribunal a d'abord confirmé que la fixation des conditions d'octroi de la nationalité aux navires relève du droit exclusif de l'État du pavillon comme le consacre l'article 91 de la Convention :

L'article 91 laisse à chaque État une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires. A cet égard, l'article 91 codifie une règle bien établie du droit international général. Aux termes de cet article, il appartient à Saint-Vincent-et-les-Grenadines de fixer les conditions auxquelles elle soumet l'attribution de sa nationalité à des navires, l'immatriculation des navires sur son territoire et le droit pour ces derniers de battre son pavillon. Ces questions sont réglementées par un État dans le cadre de son droit interne⁹⁰⁴.

En sus, il a estimé 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 »⁹⁰⁵. Cela dit, en l'espèce, la Guinée ne pouvait valablement pas se fonder sur l'absence du lien substantiel pour refuser de reconnaître la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines du *Saiga*.

Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal confirme ce précédent en soulignant à nouveau 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 »⁹⁰⁶. Le Tribunal a alors conclu qu'« [...] une fois un navire immatriculé, 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 » »⁹⁰⁷.

Concernant l'État du port, le Tribunal a eu l'occasion dans l'affaire *Louisa* de revenir sur sa compétence juridictionnelle au titre de la Convention. En l'espèce, il lui était échu de se prononcer sur les compétences de l'État du port mais pour des infractions à sa législation pénale.

⁹⁰⁴ TIDM, *Affaire du navire « Saiga »* n°2, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.36.

⁹⁰⁵ *Ibidem*, p.42, § 83.

⁹⁰⁶ TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama/Guinée-Bissau), *op. cit.*, p.45 §112.

⁹⁰⁷ *Ibidem*, p.45 §113.

Le Tribunal a souligné les limites des pouvoirs de l'État du port au titre de la Convention en affirmant ce qui suit :

Le Tribunal tient à rappeler que le « Louisa » a été immobilisé dans le cadre de poursuites pénales pour des infractions présumées à la législation espagnole relative à « la protection du patrimoine culturel subaquatique ainsi qu'à l'introduction et à la détention d'armes de guerre sur le territoire espagnol ». Par conséquent, les articles 226 et 227 de la Convention ne peuvent être invoqués par Saint-Vincent-et-les Grenadines pour appuyer ses demandes relatives à l'immobilisation du « Louisa »⁹⁰⁸.

Dès lors, les pouvoirs que reconnaît la Convention aux États dans leurs ports ne peuvent pas être invoqués dans la mesure où elle ne pourrait servir de fondement à une immobilisation effectuée dans le cadre d'une procédure pénale engagée pour donner suite à des infractions présumées à la législation espagnole. Par ailleurs, dans l'Affaire du navire *Norstar*, le Tribunal a fait observer que les libertés de la haute mer ne sauraient être invoquées dans les eaux intérieures :

[...] Analyser la liberté de navigation comme comprenant le droit de quitter un port et d'avoir accès à la haute mer serait incompatible avec le régime juridique des eaux intérieures. Le Tribunal, en conséquence, ne saurait accepter l'affirmation du Panama selon laquelle la liberté de navigation consacrée à l'article 87 de la Convention comprend le droit « d'appareiller vers la haute mer » et qu'un navire jouit de cette liberté même s'il se trouve dans un port de l'État côtier⁹⁰⁹.

Dans l'avis consultatif COSIS, le Tribunal a clarifié les obligations découlant des articles 194, 192 et 197 de la Convention. Il a considéré que « [...] l'article 192 constitue également une déclaration de principe sur laquelle repose l'ordre juridique pour la protection et la préservation du milieu marin en vertu de la Convention »⁹¹⁰. Au sujet de l'article 194, le Tribunal dit que « [...] la Convention laisse à chaque État le soin de déterminer quelles mesures sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine, mais cela ne signifie pas que toute mesure que les États estimeront nécessaire à cette fin convienne. Les mesures nécessaires devraient au contraire être déterminées selon des critères objectifs »⁹¹¹.

Par ailleurs, le Tribunal a précisé que « cette disposition n'exige pas des États qu'ils garantissent la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution marine à tout instant, mais qu'ils s'efforcent dans la mesure du possible de parvenir à ce résultat. Il s'agit donc d'une «

⁹⁰⁸ TIDM, *Affaire du navire « Louisa »*, (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt du 28 mai 2013, p.37 § 113.

⁹⁰⁹ TIDM, *Affaire du navire « Norstar »* (Panama c. Italie), *op. cit.*, p.74 §221.

⁹¹⁰ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.72 § 184.

⁹¹¹ *Ibidem*, p.80 § 206.

obligation de comportement » et non d'une « obligation de résultat », pour reprendre les mots de la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins dans son Avis consultatif sur la Zone »⁹¹². Il a suivi le même raisonnement concernant l'article 197 et a souligné que « [...] cette disposition n'exige pas des États qu'ils parviennent à un résultat normatif, mais exige qu'ils participent de manière effective à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées pour la protection et la préservation du milieu marin »⁹¹³.

Le juge JESUS n'est pas de cet avis. Dans sa déclaration, il propose une lecture différente de la nature de l'obligation des États au titre des paragraphes 1 et 2 de l'article 194. Il soutient, par exemple, que l'obligation prévue au paragraphe 2 ne constitue pas une obligation de comportement comme l'indique le Tribunal mais une obligation de résultat :

*[...] While I agree that it is an obligation that requires measures of due diligence, this obligation also imposes the achievement of results. 13. Where it comes to States activities that may cause damage to another State or its environment or to the marine environment as a whole, due diligence measures should always be observed by States involved in such activities, as a precautionary approach, with a view to minimizing the possibilities of the occurrence of pollution, irrespective of whether the obligation is one of conduct or of result. Due diligence in this sense should be seen as a normal conduct required of any State whenever it engages in or authorizes activities that are likely to cause substantial pollution, in light of the serious risk, potential severe effects, significant harm and sometimes irreversible damage that may result from such pollution*⁹¹⁴.

Par ailleurs, le Tribunal a fait observer que « [...] le terme « obligations particulières » peut désigner des obligations concrètes ou spécifiques, par opposition à des obligations générales »⁹¹⁵. Ainsi, ces obligations particulières des États en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution marine résultant des émissions de GES, requièrent de la part des États qu'ils mettent en œuvre des actions telles que s'efforcer d'harmoniser leurs politiques⁹¹⁶, d'adopter des lois et des règlements d'origine tellurique et d'origine atmosphérique ou transatmosphérique⁹¹⁷ et d'assurer l'application de leurs lois et règlements nationaux⁹¹⁸. Ces obligations induisent également d'aider les États en développement, en

⁹¹² *Ibidem*, p.90 §233.

⁹¹³ *Ibidem*, 116 § 307.

⁹¹⁴ Opinion individuelle du juge JESUS, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, op. cit., p.4§12.

⁹¹⁵ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, op. cit., p.64 §156.

⁹¹⁶ Au titre de l'article 194 de Convention de Montego Bay.

⁹¹⁷ En vertu des articles 207 et 212 de la Convention ainsi que des règles, des normes, des pratiques, des procédures de l'Accord CCNUCC et l'Accord de Paris.

⁹¹⁸ En vertu des articles 213 et 222 de la Convention de Montego Bay.

particulier les États en développement vulnérables, dans leurs efforts pour lutter contre la pollution marine résultant des émissions anthropiques de GES⁹¹⁹ et d'exercer une surveillance continue, de publier des rapports correspondants et d'effectuer des évaluations d'impact environnemental, comme moyen de lutter contre la pollution marine résultant des émissions anthropiques de GES⁹²⁰.

Aussi, dans l'avis COSIS, le Tribunal a donné davantage corps à l'obligation de diligence requise et a noté qu'elle « exige qu'un État mette en place un système national, comprenant une législation, des procédures administratives et un mécanisme d'exécution nécessaires pour réglementer les activités en question, et exerce la vigilance appropriée afin que ce système fonctionne efficacement, en vue d'atteindre l'objectif recherché »⁹²¹. Aussi, remarquablement, le Tribunal a enchéri que cette obligation est étroitement liée à l'approche de précaution⁹²² et que « [...] sans être explicitement mentionnée dans la Convention, l'approche de précaution est contenue de façon implicite dans la notion même de pollution du milieu marin, qui englobe les effets nuisibles potentiels »⁹²³.

Ces orientations, sans être transcendantes, sont tout de même moins nébuleuses que les indications que le Tribunal a pu donner dans l'avis CSRP sur le contenu de la diligence due, notamment qu'il s'agit d'une obligation de comportement et non de résultat. Il n'y a plus qu'à espérer, à nouveau, par une analogie de raisonnement, que l'analyse du Tribunal s'approfondisse à l'avenir en ce sens dans bien d'autres situations et particulièrement dans le contexte précis de la criminalité en mer. Il s'agira alors, dans cette hypothèse, de préciser un peu plus la signification de l'obligation de diligence due au titre des compétences de l'État du pavillon s'agissant des activités illicites en haute mer.

Si l'on s'intéresse moins au fond des questions posées ainsi qu'aux réponses apportées par le Tribunal dans cet avis, elles nous permettent en revanche de projeter le raisonnement en lien avec l'objet de notre réflexion. En termes plus spécifiques, elles donnent un aperçu sur l'apport que l'on peut espérer du TIDM si les États le consultent sur des questions en lien avec la criminalité en mer ou leur action en mer dans ce contexte. Cette consultation pourrait, par exemple, se manifester par des demandes d'avis consultatifs adressées au Tribunal, visant à

⁹¹⁹ Sur le fondement de l'article 202 de la Convention de Montego Bay.

⁹²⁰ En référence aux articles 204, 205 et 206 de Convention de Montego Bay.

⁹²¹ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.64, §235.

⁹²² *Ibidem*, p., § 242.

⁹²³ TIDM, *Affaire navire « Saiga »* (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt du 4 décembre 1997, p.83 §213.

clarifier les obligations spécifiques des États concernant une forme de criminalité maritime non couverte par la Convention. Cela pourrait concerner les espaces relevant de leur souveraineté ou, idéalement, la haute mer, ce qui aurait un intérêt juridique plus significatif. Il pourrait aussi s'agir de préciser davantage les mesures que peuvent adopter les États en vertu des dispositions de la Convention qui abordent déjà certaines formes de criminalité en mer et qui ont été soulignées plus haut.

Non seulement, le TIDM clarifie les obligations des États en mer mais également, elle concourt à l'explication de certaines expressions de la Convention. Dans l'affaire du navire *Saiga* le Tribunal a donné des précisions sur le mot « raisonnable » contenu dans l'article 292 qui énonce que « la caution ou la garantie financière doit être raisonnable ». Le TIDM a jugé que « [...] ce critère englobe le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière »⁹²⁴. Par la suite, il souligne que dans la détermination de cette caution raisonnable, il faut rechercher un « équilibre global »⁹²⁵.

De manière plus concrète, le Tribunal a considéré que le gasoil transporté par le *Saiga* et déchargé au port de Conakry sur demande des autorités possède une valeur commerciale et qu'il est raisonnable que le montant du gasoil déchargé soit considéré comme une garantie à détenir plus le montant de 400 000 dollars⁹²⁶. Au-delà même de la précision des termes, il ressort de l'analyse des juges une approche pragmatique de la caution et plus loin la recherche d'une certaine équité.

Dans l'Affaire du *Camouco*, le Tribunal a rappelé son précédent désormais établi et a apporté de nouveaux éléments pour évaluer le caractère raisonnable d'une caution. On note qu'« au nombre de ces éléments, il y a : 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 »⁹²⁷. Dans l'affaire du *Monte Confurco*, le Tribunal introduit des éléments complémentaires dans la détermination du caractère raisonnable de la caution en soulignant que « l'évaluation de ce caractère raisonnable ressortait de la gravité des infractions reprochées au capitaine du navire immobilisé,

⁹²⁴ *Ibidem*, p.35 § 82.

⁹²⁵ *Ibidem*, p.35 § 82.

⁹²⁶ *Ibidem*, p.36 § 84-85.

⁹²⁷ TIDM, *Affaire du « Camouco »* (Panama c. France), arrêt du 7 février 2000, p. 31 §67.

des sanctions pouvant être imposées par les lois de l'État qui a procédé à l'immobilisation, de la valeur du navire immobilisé et de la valeur de la cargaison de celui-ci »⁹²⁸.

Dans la même affaire et de manière plus intéressante, concernant le soutage des navires étrangers qui pêchent dans sa zone économique exclusive, le Tribunal a estimé que cette opération possède un lien direct avec la pêche et que dès lors, l'État côtier peut les réglementer. Afin d'asseoir cette qualification, il s'est appuyé sur les définitions de la pêche et de ses activités connexes telles que mentionnées dans les instruments juridiques internationaux considérés à cette fin⁹²⁹. Dans l'avis COSIS, le Tribunal a également élucidé certaines expressions contenues dans les questions qui lui sont posées en vue de déterminer si les émissions anthropiques de GES entrent dans la définition de la pollution marine au sens de la Convention, le Tribunal a procédé à l'analyse de plusieurs termes tels que « substance » et « énergie »⁹³⁰, « gaz »⁹³¹, « milieu marin »⁹³², « introduction »⁹³³.

Il se dégage de tout ce qui précède que le Tribunal ne se limite pas à une simple interprétation du texte de la Convention et de ses dispositions. Au contraire, les juges se préoccupent aussi des termes pris isolément de la même manière qu'ils procèdent à une interprétation holistique de la Convention. Ils vont également quelques fois procéder à une qualification des termes dans l'intention d'appliquer à la situation en l'espèce, le régime pertinent qu'une certaine disposition instaure. On conçoit alors aisément que le Tribunal pourrait effectivement contribuer à éclaircir certains termes et expressions obscurs de la Convention en lien avec la compétence des États dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer à l'occasion des affaires qui seront portées devant lui.

En définitive, on constate que globalement le Tribunal joue déjà un rôle appréciable dans l'interprétation de la Convention que ce soit dans le cadre d'une procédure contentieuse ou consultative. Alors même qu'il ne s'agit pas nécessairement de différends et de demandes qui font écho à des situations liées à criminalité en mer, dans plusieurs contextes, le Tribunal a tout au moins réaffirmé, confirmé, et clarifié les compétences des États en mer ainsi que leurs obligations.

⁹²⁸ TIDM, *Affaire du « Monte Confurco »* (Seychelles c. France), *op. cit.*, p.99§41.

⁹²⁹ *Ibidem*, p.68

⁹³⁰ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.66§163.

⁹³¹ *Ibidem*, p. 66, § 164.

⁹³² *Ibidem*, p. 66, § 166.

⁹³³ *Ibidem*, p. 66, § 172.

Niki ALOUPI relève que « [...] l'apport de la jurisprudence en la matière pourrait être d'une grande richesse juridique. Malheureusement, les affaires portées devant le TIDM ne lui ont pas souvent fourni l'occasion de se prononcer sur de telles questions »⁹³⁴ et même si le Tribunal a pu quelques fois réaffirmer le monopole du pavillon en haute mer, l'exclusivité de compétence de l'État du port dans les eaux intérieures et sur certains aspects de la répartition des pouvoirs dans la ZEE, il n'est pas allé plus loin que ce que l'on aurait pu espérer⁹³⁵.

L'espoir étant toujours permis, on peut escompter que le Tribunal se penche bien plus amplement sur les compétences des États en mer dans les prochaines années selon les opportunités qui se présenteront à lui et plus loin qu'il définisse plus nettement, selon les circonstances, les mesures que les États doivent prendre sur le fondement de la Convention pour prévenir et pour réprimer les activités illicites en particulier dans les zones hors souveraineté nationale. Pour l'heure, on peut valablement soutenir que le Tribunal a amorcé une clarification remarquable du cadre juridique existant et qu'il contribue à la consolidation de la responsabilité des États en mer. Cet apport, aussi modeste soit-il, n'est pas sans incidence comme on a pu le voir dans la mesure où les États ne peuvent pas faire face convenablement à la criminalité en mer si leurs devoirs à cet égard ne sont pas dûment mis au clair.

S'agissant en particulier des activités qui dégradent le milieu marin, le Tribunal pourrait utilement se fonder sur la partie XV et d'autres règles de références pour renforcer la responsabilité des États dont la volonté reste déterminante :

S'il est heureux que les tribunaux internationaux, en prenant en compte les exigences environnementales, puissent contribuer efficacement au développement et à l'évolution du droit de la mer, ils n'ont cependant ni le pouvoir, ni la légitimité de le « transformer » de manière radicale. C'est pourquoi les lacunes les plus importantes en la matière ne pourront être comblées que par la volonté des États, ce qui nécessite évidemment un minimum de cohésion autour des valeurs et intérêts environnementaux. Une telle cohésion encouragerait sans doute l'interprétation dynamique du droit de la mer. Elle serait, en tous les cas, le meilleur atout pour réussir sa transformation. ⁹³⁶

En dernier lieu, au-delà des explications qu'apporte le Tribunal dans son interprétation pédagogique, la référence à ses décisions antérieures lui permet de confirmer ses précédents et de renforcer ses positions, ce qui *in fine* contribue à établir une jurisprudence constante et

⁹³⁴ N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal du droit de la mer et l'État du pavillon », in G. LE FLOCH (dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, op.cit., p. 235.

⁹³⁵ *Ibidem*, pp. 235-236.

⁹³⁶ V. BORE EVENO, « La prise en compte des exigences environnementales dans l'interprétation juridictionnelle du droit de la mer », in P. CHAUMETTE (dir.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation*, Université de Nantes Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2019, p.120.

cohérente. Ainsi, l'application des dispositions de la Convention se trouve facilitée ainsi que la mise en œuvre du droit établi par cette dernière et les autres instruments juridiques pertinents.

§2. L'interprétation complétive de la Convention par le TIDM

Le Tribunal opère bien plus qu'une interprétation explicative de la Convention. Sa pratique souligne qu'il se prononce parfois dans le silence de la Convention sur certains sujets. Il effectue dès lors ce que l'on pourrait qualifier d'interprétation complétive, jouant un rôle de suppléance normative qui lui permet de combler les lacunes de la Convention et d'en rehausser la capacité à offrir des solutions suffisantes aux situations en mer.

La tâche revêt une importance capitale, car elle permet de renforcer la pertinence de la Convention continûment sans avoir recours à la révision ou à son amendement pour y inclure les sujets qu'elle n'a pas pris en compte au préalable. En particulier, cette alternative s'avère extrêmement intéressante à explorer pour prendre en compte les formes de criminalité en mer qui n'ont pas été traitées par la Convention ou pour faire face aux aspects insuffisamment examinés liés aux compétences des États en mer.

Il convient alors de mettre en lumière comment le Tribunal s'est d'ores et déjà affirmé dans le silence de la Convention (A) et de quelle façon il a consolidé certains principes essentiels dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer (B).

A- L'affirmation dans le silence de la Convention

Alors que la Convention est assez loquace sur les compétences des États en mer, elle n'encadre pas assez l'exercice de leur action en mer dans différents contextes. Tout comme le Tribunal a pu, à maintes reprises, relever que certains termes, mots et expressions n'ont pas été définis dans la Convention, il a également reconnu qu'elle n'appréhende pas certains sujets qui ne sont pas moins importants. L'exemple de la force en mer est manifeste à ce titre ; chacun sait que la Convention ne l'aborde pas. Et pourtant, comme on a pu le souligner, il n'est pas rare que la mise en œuvre de la police en mer comprenne le recours à la force en mer et en particulier en matière de lutte contre la criminalité en mer.

C'est le TIDM qui, à l'occasion de l'affaire *Saiga n°2*, s'est prononcé sur l'usage de la force en mer avec une grande délicatesse eu égard à la sensibilité de la question :

Si la Convention ne contient aucune disposition spécifique se rapportant à l'usage de la force lors de l'arraisonnement de navires, le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance.

Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international⁹³⁷.

En statuant dans le silence de la Convention, on note, d'une part, que le Tribunal se réfère à la conduite que prévoit le droit international et indique clairement que la force doit être utilisée seulement lorsqu'elle est nécessaire et de manière non excessive. Dans le silence de la Convention, le Tribunal trouve alors par le truchement de l'une de ses dispositions, un appui dans le droit international pour fonder son raisonnement.

D'autre part, le Tribunal, en demandant aux États de prendre en compte les « considérations d'humanité »⁹³⁸, renvoie un signal fort : celui d'un droit de la mer plus humain et plus protecteur des personnes en mer. Ces considérations d'humanité rappellent d'ailleurs les « considérations élémentaires d'humanité »⁹³⁹ et les « règles d'humanité »⁹⁴⁰ qu'évoque la CIJ dans sa jurisprudence. La CIJ a souligné notamment que « le fait de priver abusivement de leur liberté des êtres humains et de les soumettre dans des conditions pénibles à une contrainte physique est manifestement incompatible avec les principes de la Charte des Nations Unies et avec les droits fondamentaux énoncés dans la déclaration universelle des droits de l'homme »⁹⁴¹.

En adoptant ce positionnement, le Tribunal se range derrière la jurisprudence « humanitaire » de la CIJ et montre qu'elle prend en compte l'intégrité des personnes en mer de la même façon qu'elle se préoccupe des intérêts des États. Il a alors en l'espèce conclu que les autorités

⁹³⁷ TIDM, *Affaire du navire « Saiga »* n°2 (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.62 §155.

⁹³⁸ Les considérations d'humanité ne sont ni expressément mentionnées ni dans la Charte des Nations Unies, ni dans la Convention de Montego Bay. Il s'agit d'un principe progressivement développé par la jurisprudence internationale. Les juges de la CIJ puis du TIDM l'ont quelques fois évoqué dans certains contextes, mais sans pour autant en offrir en préciser le contenu. Ce principe repose sur la dignité humaine, et dans le cadre des actions en mer, son application pourrait inclure la proportionnalité et la nécessité de la force utilisée, la garantie de la sécurité des individus ainsi que la légalité des conditions de détention en mer.

⁹³⁹ Voir à ce propos, CIJ, *Affaire du détroit du Corfou* (fond), arrêt du 9 avril 1949, p.22 : « Les obligations qui incombait aux autorités albanaises consistaient à faire connaître, dans l'intérêt de la navigation en général, l'existence d'un champ de mines dans les eaux territoriales albanaises et à avertir les navires de guerre britanniques, au moment où ils s'approchaient, du danger imminent auquel les exposait ce champ de mines. Ces obligations sont fondées non pas sur la Convention VIII de La Haye, de 1907, qui est applicable en temps de guerre, mais sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerres ».

⁹⁴⁰ *Ibidem*, p. 10 : « Que le Gouvernement albanais n'a pas notifié l'existence de ces mines comme le requiert la Convention VIII de La Haye, de 1907 conformément aux principes généraux du droit international et aux règles d'humanité »

⁹⁴¹ CIJ, *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-Unis à Téhéran* (Etats-Unis d'Amérique c. Iran), arrêt du 24 mai 1980, p.42. Voir eg. CIJ, *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci* (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt du 27 juin 1986, p.102.

guinéennes ont fait un usage excessif de la force et qu'elles ont mis en danger la vie des personnes à bord ⁹⁴².

Dans l'affaire du navire *Virginia G*⁹⁴³, le Tribunal a rappelé ses conclusions dans l'affaire *Saiga n°2* et a apporté de nouveaux éléments d'analyse :

Il découle de ce qui précède qu'il n'y a pas d'interdiction générale de l'emploi de la force dans les actions de police en mer. Toutefois, comme l'a dit le Tribunal dans l'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2), « l'usage de la force doit être évité autant que possible et [. . .], lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance » (Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), TIDM Recueil 1999, p. 61 et 62, par. 155)⁹⁴⁴.

Le rappel du précédent montre que la position du Tribunal sur le sujet est désormais enracinée. Tandis que dans l'affaire *Saiga n°2*, le TIDM s'est borné à constater l'absence de la prise en compte de l'usage de la force de la mer par la Convention, ici, il souligne que cette pratique n'est pas en soi illicite parce qu'elle n'est pas prohibée. Ainsi, s'il n'écarter pas l'éventualité que les États puissent employer la force dans la mise en œuvre de leurs actions en mer. Ce faisant, le Tribunal ne fait que conforter l'évidence selon laquelle, ce qui n'est pas interdit est dans l'absolu est permis.

En revanche, le Tribunal s'est gardé dans son appréciation du silence de la Convention, de consacrer un quelconque droit au recours à la force en mer au profit des États ou de les inciter à recourir à cette pratique. Au contraire, il les en dissuade en relevant que l'usage de la force doit être évité le plus possible. Cette consécration jurisprudentielle mesurée et prudente de l'usage de la force en mer par le Tribunal est captivante. Elle répond non seulement au silence de la Convention sur le sujet, mais également, elle encadre les pouvoirs des États en mer. Au surplus, elle révèle l'attachement du Tribunal aux acquis des autres domaines du droit international auquel il se réfère d'ailleurs notamment le droit international des droits de l'homme.

L'article 22 de l'accord sur la conservation et sur la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs s'inscrit dans la droite ligne du positionnement suivi par le Tribunal. Il énonce que « 1. l'État qui procède à l'inspection veille à ce que ses inspecteurs dûment habilités [...] f) Évitent de faire usage de la force sauf lorsque, et dans la mesure où,

⁹⁴² TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2* (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.63, § 158.

⁹⁴³ TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama/Guinée-Bissau), *op. cit.*, p. 98.

⁹⁴⁴ *Ibidem*, p.102 §360.

cela s'avère nécessaire pour garantir leur sécurité et lorsqu'ils sont empêchés d'exercer leurs fonctions. Le degré de force dont il est fait usage ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance ». Cette idée d'« évitement » qui transparaît, en définitive, tant de l'article 22 de l'accord sur la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs que de la jurisprudence du Tribunal n'est pas anodine. Elle traduit la réserve entretenue face à l'emploi de la force de la mer qui est alors envisagée non pas comme une règle mais comme une exception, non pas comme une option mais comme une ultime solution.

Dans cet ordre d'idées, David H. ANDERSON soutient pertinemment au sujet de l'article 22 de l'accord sur la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs que *using « avoid », was adopted after discussions that showed a certain reluctance on the part of some delegations to adopt any more positive wording lest it be misunderstood as tending to condone or encourage the use of force, even as police power*⁹⁴⁵. Par conséquent, dans la mesure du possible, les États doivent s'abstenir de recourir à la force en mer, ce qui induit alors une obligation négative à leur charge.

Alors même que les contextes des affaires évoquées ne se rapportent pas à la lutte contre la criminalité en mer, les conclusions du Tribunal livrent des enseignements précieux pour la réflexion. En décidant de s'affirmer de telle manière dans le silence de la Convention, le Tribunal montre qu'il est disposé de prendre à bras le corps les vides de la Convention. Il ne s'agit plus alors d'interpréter *stricto sensu* les dispositions de la Convention mais de la « compléter » sans transgresser le volontarisme étatique. En outre, le Tribunal apporte des limitations aux compétences des États en mer et en encadre l'exercice.

En poursuivant l'analyse sous un angle différent, le juge pourrait opportunément qualifier certaines formes de criminalité en mer non prises en compte dans la Convention d'activités portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier sur le fondement de l'article 19 § 2.1) de la Convention. En conséquence, l'État côtier serait en droit de prendre les mesures nécessaires pour suspendre le passage du navire. Le Tribunal pourrait adopter la même démarche concernant l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans la mer territoriale sur le fondement de l'article 27 de la Convention. Il pourrait montrer que l'activité illégale en question emporte des conséquences qui s'étendent à l'État côtier ou qu'elle est de nature à

⁹⁴⁵ D. H. ANDERSON, « Some Aspects of the Use of Force in Maritime Law Enforcement », in C. RAGNI CHIARA, C. PITEA, N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI(eds) *International Courts and the Development of International Law : Essays in Honour of Tullio Treves*, The Hague, T.M.C. Asser Institute Springer, 2013, p.236.

troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale. De ce fait, l'État côtier pourra exercer sa juridiction pénale à bord du navire.

Ces exemples choisis montrent que les silences de la Convention peuvent être surmontés par l'interprétation complétive qu'en fait le juge. Elle se manifeste également lorsqu'il consolide des principes évoqués dans la Convention, tels que le principe de coopération, ou développe de nouveaux principes, y compris ceux empruntés à d'autres domaines du droit international, comme le principe de précaution.

B- La consolidation des principes de coopération et de précaution

Le Tribunal a contribué au renforcement du principe de coopération et à la définition de la conduite des États à ce titre. Il a, notamment, affirmé à plusieurs reprises, que la coopération ne constitue pas un simple principe, mais une véritable obligation à l'égal de toutes celles qui sont issues de la Convention. Le Tribunal a aussi réitéré que la coopération entre les États est nécessaire, car la réponse collective est indispensable pour trouver des solutions efficaces et durables aux problèmes que pose l'utilisation des mers.

Cela implique, comme on a pu le montrer plus haut, que les États ne peuvent pas efficacement faire face à la criminalité en mer, aux enjeux et aux défis qui en sont issus sans mutualiser leurs solutions. En outre, bien que le principe de précaution ne soit pas explicitement mentionné dans la Convention et ne soit pas systématiquement cité en tant que tel dans la jurisprudence du Tribunal, les juges font fréquemment référence à ce principe dans leurs décisions et encouragent les États à le prendre en considération.

Dans l'affaire de l'*Usine MOX*, par exemple, le Tribunal a fait observer que « [...] l'obligation de coopérer constitue, en vertu de la partie XII de la Convention et du droit international général, un principe fondamental en matière de prévention de la pollution du milieu marin et qu'il en découle des droits que le Tribunal peut préserver conformément à l'article 290 de la Convention »⁹⁴⁶. Plus loin, le Tribunal a indiqué que « la prudence et la précaution exigent que l'Irlande et le Royaume-Uni coopèrent en échangeant des informations relatives aux risques ou effets qui pourraient découler ou résulter des opérations de l'usine MOX et qu'ils élaborent des moyens permettant, le cas échéant, d'y faire face »⁹⁴⁷.

⁹⁴⁶TIDM, *Affaire de l'usine MOX* (Irlande c. Royaume-Uni), *op. cit.*, p.110 § 82.

⁹⁴⁷*Ibidem*, p.110 §84.

Ici, comme le souligne Alan BOYLE dans son analyse, le Tribunal fait de l'obligation de coopération, entre les États concernés, un impératif découlant de la précaution⁹⁴⁸. Par ailleurs, dans l'affaire du *Thon à nageoire bleue*, le Tribunal a déclaré que « [...] les Parties devraient redoubler d'efforts visant à coopérer avec d'autres participants à la pêche au thon à nageoire bleue en vue d'assurer la conservation du stock et de promouvoir son exploitation optimale »⁹⁴⁹. Partant, il est donc envisageable que le Tribunal puisse de la même façon contribuer à consolider l'obligation de coopération des États en la réaffirmant avec autorité dans des contextes variés, y compris dans celui de la lutte contre la criminalité en mer : dans le cadre de la mise en œuvre de la compétence universelle en matière de piraterie et au sujet de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer. Dans une perspective plus intéressante, le Tribunal pourrait renforcer l'application de l'obligation de coopération des États en lui donnant davantage corps et en clarifiant les mesures spécifiques qu'ils doivent adopter pour y parvenir.

En effet, dans le contexte de la demande d'avis consultatif COSIS, les intervenants ont sollicité du Tribunal une clarification de l'obligation générale de coopération étant donné qu'elles « ne se fondent pas sur la philanthropie ou des considérations d'opportunité politique »⁹⁵⁰ et qu'il s'agit au contraire d'un devoir des États. Dans son avis consultatif, le Tribunal a rappelé ses précédents en lien avec l'obligation coopération en se référant à ses conclusions dans les affaires antérieures :

Comme le Tribunal l'a dit dans l'Affaire de l'usine MOX, « l'obligation de coopérer constitue, en vertu de la partie XII de la Convention et du droit international général, un principe fondamental en matière de prévention de la pollution du milieu marin » (Usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires, ordonnance du 3 décembre 2001, TIDM Recueil 2001, p. 110, par. 82 ; voir aussi 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, TIDM Recueil 2003, p. 25, par. 92 ; Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, avis consultatif, 2 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 43, par. 140 ; Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay), arrêt, C.I.J. Recueil 2010, p. 49, par. 77)⁹⁵¹.

⁹⁴⁸ A. BOYLE, « The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea », *IJMC*, vol 22, 2007, p. 373.

⁹⁴⁹ TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue* (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon), *op. cit.*, p. 296 §78.

⁹⁵⁰ C. BLAKE (Membre de la délégation de la COSIS), *Audience publique tenue le mardi 12 septembre 2023 à 15 heures*, p.15.

⁹⁵¹ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.113 § 296.

Heureusement, le Tribunal ne s'est pas contenté de rappeler simplement l'obligation de coopération, mais a également fourni des éclaircissements sur la nature de cette obligation. Par exemple, au sujet de l'article 197 de la Convention, en vue d'évaluer le respect de l'obligation de coopération, le Tribunal suggère des critères d'appréciation :

Des efforts déployés par les États pour formuler et élaborer des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées de caractère international. Les résultats obtenus par les États au moyen de la coopération peuvent toutefois être pertinents pour juger du respect par les États de l'obligation de coopérer⁹⁵².

S'il est satisfaisant que le Tribunal ait affirmé le caractère obligatoire de la coopération et apporté quelques lumières sur la nature de cette obligation, il est souhaitable qu'il puisse à l'avenir préciser de manière plus détaillée son contenu et sa portée.

Par ailleurs, le principe de précaution est un acquis majeur du droit de l'environnement dont a hérité la Convention qui contient un nombre impressionnant de dispositions liées à la protection de l'environnement marin. Il n'est pas surprenant que le droit de la mer accorde une telle importance aux questions environnementales, car la Convention a été négociée à une époque où la communauté internationale devenait de plus en plus consciente des enjeux environnementaux⁹⁵³.

Le Tribunal a pris en compte le principe de précaution de manière plus ou moins explicite à maintes reprises dans ses décisions. Parfois, il s'y réfère tacitement, d'autres fois, il parle simplement de « précaution » ou de « l'approche de précaution ». Certains auteurs ont souligné que, ce faisant, le Tribunal se livre à une *implicit application*⁹⁵⁴ du principe. En tout état de cause, les juges ont affirmé que la Convention devrait être interprétée et appliquée en tenant compte du principe de précaution. Au surplus, concernant les obligations liées à la protection du milieu marin, « *the ability to enforce these obligations through compulsory third-party dispute resolution is in stark contrast to the soft law obligations more usually contained in international agreements concerning the environment* »⁹⁵⁵.

Ainsi, la juridictionnalisation des questions relatives à la préservation de l'environnement marin offre alors la possibilité d'engager des contentieux devant le juge du TIDM ou de soumettre des

⁹⁵² *Ibidem*, p.117 § 310.

⁹⁵³ D. R. ROTHWELL, « The International Tribunal for the Law of the Sea and Marine Environmental Protection: Expanding the Horizons of International Oceans Governance », *Ocean Yearbook*, vol.17, 2003, p.48.

⁹⁵⁴ G. RASHBROOKE, « The International Tribunal for the Law of the Sea: A Forum for the Development of Principles of International Environmental Law », *IJMC*, vol. 19, 2004, p.521.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, p.516.

demandes d'avis consultatif en ce sens. Cela a donc nécessairement un impact positif sur la protection du milieu marin, par rapport auquel le principe de précaution demeure le plus pertinent. La seule limite à cette action est que le milieu marin ne peut saisir le Tribunal de son propre chef. L'intérêt des parties l'emporte alors avant tout ou reste en tout cas l'élément central de la procédure. Dans ces conditions, *the development of principles of international environmental law may occur as part of the process, but the focus of the case must be the resolution of the dispute between the parties*⁹⁵⁶.

En définitive, le Tribunal a contribué à la consolidation des principes de coopération et de précaution en imposant aux États une obligation de les respecter. Cela constitue une étape importante, voire une réalisation majeure, dans la protection du milieu marin et des ressources marines, renforçant ainsi la valeur de ces principes. Bien que l'évaluation du respect de ces principes soit difficile, le fait que les juges leur accordent de plus en plus de l'importance et exercent de telle manière indirectement une pression sur les États pour qu'ils les observent est une avancée positive. En matière de lutte contre la pêche INN, ce développement jurisprudentiel de la précaution appuyé par celui de l'obligation de coopération, incitera les États à rationaliser l'exploitation des ressources halieutiques et à mettre en œuvre des mesures garantissant que l'exercice des droits de pêche s'effectue de façon mesurée.

En somme, l'interprétation dynamique de la Convention adoptée par le juge a un impact réel. En effet, on a pu voir qu'elle contribue à clarifier, à encadrer et à renforcer les compétences des États en mer, à définir leurs droits et obligations à ce titre, à combler les éventuelles lacunes de la Convention et à offrir une lecture qui prend davantage en compte les problématiques liées à la criminalité en mer. Il convient, à présent, de mettre en lumière les attentes que l'on peut avoir concernant l'interprétation constructive de la Convention et d'explorer les opportunités qui s'offrent au juge.

Section II : L'interprétation constructive de la Convention par le TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer

L'interprétation « constructive » de la Convention par le juge va au-delà de l'interprétation dynamique et cherche à exploiter pleinement le texte tel qu'il est. Cette approche repose sur la volonté délibérée d'adapter les dispositions pour traiter un éventail plus large de questions contemporaines, permettant ainsi aux règles d'évoluer et de répondre aux défis actuels de

⁹⁵⁶ *Ibidem*, p.535.

l'utilisation de la mer. En enrichissant la lecture de la Convention avec des éléments pertinents, le juge étend sa portée.

En intégrant des normes extérieures, des pratiques internes et une lecture évolutive, le juge optimise le texte de la Convention pour qu'il puisse aborder de nouvelles problématiques, telles que les formes émergentes de criminalité en mer non envisagées lors de son adoption. Cette méthode permet à la Convention de rester pertinente et adaptable face aux défis contemporains.

Cette approche se divise en deux aspects principaux : d'une part, le développement jurisprudentiel du cadre juridique par le recours au droit extérieur (§1), et, d'autre part, l'exploitation approfondie du potentiel intrinsèque de la Convention pour traiter les enjeux actuels (§2).

§1. Le développement jurisprudentiel du cadre juridique existant par le recours au droit extérieur

Le fait que le juge se réfère parfois à des éléments extérieurs au texte ou à la norme sur laquelle il doit fonder sa décision n'est pas une pratique nouvelle en droit international général. Que ce soit en s'appuyant sur la jurisprudence, en faisant du droit comparé ou en se référant à des pratiques nationales, tant que la démarche respecte le consentement des États et l'esprit du texte, et qu'elle est fondée avant tout sur celui-ci, le juge peut légitimement s'en servir pour justifier une décision ou pour renforcer ses arguments.

En ce qui concerne notre analyse, le recours aux éléments d'extranéité par le juge est bien fondé (A) et présente un intérêt particulier. En effet, la Convention accorde une grande importance au droit international général, auquel elle se réfère à plusieurs reprises. Les dispositions de la Convention doivent donc être interprétées à la lumière des règles et principes pertinents du droit international, qu'elle considère comme faisant partie intégrante de son cadre, tant qu'ils ne sont pas incompatibles avec son esprit.

Ainsi, le droit international complète le cadre juridique établi par la Convention, permettant de combler ses lacunes par le recours à ces éléments extérieurs. Il est donc pertinent d'examiner comment ce recours par le juge au droit extérieur ainsi qu'à la pratique des États contribue efficacement à la lutte contre la criminalité en mer (B).

A- Le bien-fondé du recours au droit extérieur et aux éléments d'extranéité par le juge

L'une des critiques générales que l'on formule à l'égard de la Convention consiste à dire que le cadre juridique qu'elle institue est inadapté⁹⁵⁷. Ses règles seraient, de surcroît, insuffisantes et obsolètes, surtout face aux nouvelles formes de criminalité en mer. Toutefois, comme l'a fait remarquer Philippe GAUTIER, ni la Convention ni le droit international ne sont désarmés face à ces enjeux car le dispositif juridique qu'ils instaurent, recèle de grandes potentialités à explorer sous divers aspects et pour faire face aux problèmes que pose l'utilisation de la mer. S'il ne faut pas omettre de regarder les insuffisances de la Convention en face, comme l'a opportunément relevé Vaughan LOWE, *the framework is, however, incomplete, and a great deal is left open, not only to be worked out in more detailed treaties but also to be governed by more general principles of international law. In this way the 1982 regime will continue to develop to meet new challenges and changed circumstances*⁹⁵⁸.

Quelques années après l'adoption de la Convention de Montego Bay, on rapportait déjà que « la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a constitué l'effort le plus ambitieux jamais tenté pour aboutir à un système internationalement accepté de gestion des océans »⁹⁵⁹. Trente ans après l'entrée en vigueur de la Convention qui en est issue, l'importance des règles et principes qui y sont énoncés est réelle et toujours d'actualité. Sa pertinence dans la résolution des problématiques contemporaines est réelle et l'approche intégrée de la Convention n'est, par ailleurs, plus à démontrer.

Tous les traités internationaux comportent des failles. Cela dit, soit on perçoit la Convention comme un texte qui devrait répondre à toutes les problématiques que pose l'utilisation de la mer, soit on attend seulement d'elle qu'elle pose un cadre juridique⁹⁶⁰. Ce dernier devra alors simplement comporter des principes de base et instaurer un droit positif qui se développera progressivement au gré de l'activité des juridictions et des acteurs chargés de sa mise en œuvre⁹⁶¹.

Dans un élan avant-gardiste, la Convention a même prévu un remède à ses imperfections. Hormis le fait que l'encadrement juridique établi trouve sa complétude dans l'« esprit de coopération » répandu dans le texte, créant ainsi un bouclier puissant sur lequel les États

⁹⁵⁷ P. GAUTIER, « Quelques observations sur le soi-disant caractère inadapté du droit international face aux actes de criminalité en mer », in L. LE HARDY DE BEAULIEU (dir.), *Criminalité et trafics maritimes : enjeux politiques aux conséquences juridiques*, op. cit., pp. 51-52.

⁹⁵⁸ V. LOWE, « Foreword », in M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, op. cit., p. viiii.

⁹⁵⁹ Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations Unies, *Rapport Brundtland : notre avenir à tous*, Gro Harlem Brundtland, 1987, p.23.

⁹⁶⁰ L'article 197 est une parfaite illustration de la *framework character* de la Convention.

⁹⁶¹ V. LOWE, « Was it Worth the Effort? », in D. FREESTONE (dir.), *The 1982 Law of the Sea Convention At 30: Successes, Challenges and New Agendas*, BRILL, 2013, p. 202.

peuvent prendre appui pour combattre la criminalité en mer sous toutes ses formes et suivant les époques, sa force réside également dans ses « renvois » qui devraient être exploités dans le silence ou dans l'insuffisance de ses dispositions. Il s'agit en l'occurrence de tous ces renvois aux « règles et principes du droit international général »⁹⁶², « aux autres règles du droit international »⁹⁶³, « aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies »⁹⁶⁴, aux « autres règles pertinentes du droit international »⁹⁶⁵, au droit international⁹⁶⁶ plus généralement etc. Tout particulièrement, l'article 293 de la Convention confère expressément le pouvoir au Tribunal pour appliquer non seulement les dispositions de la Convention mais également les règles du droit international général qui sont en accord avec elle⁹⁶⁷.

Le droit de la mer se présente alors *in fine* comme un composite harmonieux de normes dont l'interprétation nécessite une lecture holistique. Rafael CASADO RAIGÓN fait observer à juste titre que « [...] le droit de la mer ne se réduit pas à la CNUDM et aux autres instruments conventionnels en la matière, y compris les normes coutumières relatives au droit de la mer ; *toutes les autres règles du droit international s'appliquent également* »⁹⁶⁸. Cette lecture systémique de la Convention, qui implique naturellement une interprétation étendue du droit de la mer, est en outre facilitée par la capacité d'adaptation de la Convention à d'autres normes, car elle est conçue pour s'articuler facilement avec celles-ci.

Sur ce point, il est manifeste, comme certains intervenants ont pu arguer dans le cadre de la demande COSIS, que « la Convention fait preuve d'une grande ouverture à l'égard d'autres domaines du droit international. Cela montre que la Convention est destinée à être interprétée, dans la mesure du possible, de manière cohérente et harmonieuse avec d'autres domaines du droit international »⁹⁶⁹. Il a été aussi soutenu qu'« en fin de compte, cette approche d'intégration systémique [...] sert à garantir que les États respectent leurs obligations au regard de la

⁹⁶² Voir le préambule de la Convention de Montego Bay.

⁹⁶³ Voir les articles 2§3, 21§1, 34 §2, 19, 31, 58§3 de la Convention de Montego Bay.

⁹⁶⁴ Voir les articles 39 §1, 301, 19, 39.

⁹⁶⁵ Voir l'article 58 §2.

⁹⁶⁶ Voir l'article 317, l'article 74 § 1 et l'article 21 de la Convention.

⁹⁶⁷ Article 293, Convention de Montego Bay : « 1. 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. 2. Le par. 1 ne porte pas atteinte à la faculté qu'a la cour ou le Tribunal ayant compétence en vertu de la présente section de statuer *ex aequo et bono* si les parties sont d'accord ».

⁹⁶⁸ R. C RAIGÓN, « La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer », *RCADI*, vol 434, BRILL, 2023, p. 293.

⁹⁶⁹ M. S. BOUKHARI KHALIL (Union africaine), *Audience publique tenue le jeudi 21 septembre 2023 à 15 heures*, p. 8.

Convention, en conformité avec leurs autres obligations au titre du droit international »⁹⁷⁰. Enfin, les intervenants sont tous d'avis que la Convention est un accord-cadre⁹⁷¹ qui définit alors les obligations générales des États en mer. Ainsi, il n'y a aucun désaccord sur le fait que la Convention autorise expressément le Tribunal à se référer à d'autres normes pour son interprétation. Cette démarche est absolument nécessaire lorsque cela peut se révéler bénéfique pour évaluer la demande d'avis consultatif soumise au Tribunal ou pour résoudre un différend porté devant lui par les parties. Dans son opinion dissidente dans l'avis CSRP, le juge PAIK qualifie la Convention de « cadre global de principes juridiques »⁹⁷². Il est donc clair dorénavant qu'elle n'a pas vocation à en proposer une liste exhaustive mais un référentiel ajustable, évolutif et qui se nourrit d'autres normes.

Dans l'avis consultatif COSIS, en vue d'interpréter la Convention et la relation qu'elle entretient avec les règles extérieures, le Tribunal après avoir convoqué les règles d'interprétation codifiées dans la convention de Vienne⁹⁷³, a mentionné que « [...] nombreux participants à la présente instance ont mis l'accent sur le caractère ouvert de la Convention et sur sa nature constitutionnelle et de convention-cadre. De l'avis du Tribunal, la coordination et l'harmonisation entre la Convention et les règles extérieures sont importantes pour clarifier et éclairer le sens des dispositions de la Convention et pour que celle-ci demeure un instrument vivant »⁹⁷⁴. Ainsi, il n'a pas hésité à se référer aux règles pertinentes pour fonder son interprétation. Il a reconnu et réitéré que « [...] la Convention contient certaines dispositions – également appelées règles de référence – qui renvoient à des règles extérieures »⁹⁷⁵.

⁹⁷⁰ D. D. TLADI (Sierra Leone), *op. cit.*, p.29.

⁹⁷¹ Voir par exemple, M. H. JUN-SHIK (République de Corée), *Audience publique tenue le vendredi 15 septembre 2023 à 15 heures*, p.18 : « En tant qu'accord-cadre, la Convention peut tout à fait tenir compte des développements en matière de droit de la mer. Elle permet et appelle même au développement du droit par le biais d'autres accords internationaux » ; voir eg. M. L. AMRIH JINANGKUNG (Indonésie), *Audience publique tenue le mardi 15 septembre 2023, à 10 heures*, p.11 : « Mon premier propos préliminaire est que la Convention sur le droit de la mer est une convention-cadre qui ne prétend pas traiter dans le détail toutes les questions juridiques qui ont trait à l'océan. Il a toujours été entendu que le droit de la mer doit évoluer en fonction de l'évolution des circonstances et des connaissances scientifiques et techniques qui pourraient nécessiter des solutions juridiques plus concrètes que ce que peut offrir une convention exhaustive d'ordre général » ; voir eg. RENE J.M. LEFEBER, *Audience publique tenue le lundi 25 septembre 2023 à 10 heures*, p.26 : « [...] la Convention a été conçue pour être un « traité vivant ». Ce qui signifie que la Convention sert de « cadre » pour la coordination et l'harmonisation de ladite Convention, avec d'autres instruments et cadres juridiques pertinents, présents et futurs ».

⁹⁷² Opinion dissidente du juge PAIK, *in* TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, *op. cit.*, p.112.

⁹⁷³ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, pp.54-55.

⁹⁷⁴ *Ibidem*, p.55 §130.

⁹⁷⁵ *Ibidem*, p. 56 § 131.

En définitive, d'un côté, si le juge peut alors avoir recours légitimement à d'autres instruments juridiques, ici notamment au droit international, afin de le rendre profitable, d'un autre côté, il a également le devoir de les prendre en considération lorsque les circonstances du différend ou de la demande l'imposent. De telle manière, il ne peut faire abstraction des règles, des principes et des normes extérieures à la Convention tant qu'ils sont pertinents pour établir son raisonnement et pour fonder sa décision. Dès lors, ce recours au droit extérieur ne relève pas d'une démarche superficielle ; elle est véritablement d'une grande nécessité pour le juge qui s'en sert pour rendre une décision satisfaisante :

Le recours à la démarche d'extranéité ne correspond pas à une motivation ponctuelle, marginale, qui tiendrait à la curiosité et à la personnalité du juge et qui consisterait en la simple mention d'un argument de droit étranger à la Convention. Il s'agit au contraire, et avant tout, d'une réelle volonté de faire usage du droit extérieur et d'opérer une véritable analyse fondée sur le rapprochement, voire la comparaison juridique. Cette approche permet au Tribunal de mettre en perspective la Convention de Montego Bay et les autres règles juridiques se rapportant aux questions du droit de la mer et de percevoir ainsi les affinités et les discordances, pour trouver les solutions les mieux adaptées aux différends dont il a la charge⁹⁷⁶.

Il reste que le recours aux règles extérieures par le juge doit s'effectuer dans le respect de la Convention. En outre, il est souhaitable que dans sa démarche, le Tribunal établisse, comme il se doit, le lien existant entre les instruments juridiques auxquels il renvoie et la Convention. Enfin, en renvoyant aux autres règles, le Tribunal ne doit pas oublier qu'il doit avant tout se fonder sur la convention. Il ressort clairement à ce stade que l'appel que fait le juge au droit extérieur par le juge est justifié, utile et représente une solution pour traiter les problèmes que pose l'utilisation des mers y compris la criminalité en mer.

B- Le recours au droit extérieur et à la pratique des États par le juge dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer

En analysant les décisions rendues par le TIDM, on remarque que le juge s'appuie fréquemment sur des normes extérieures à la Convention et a recours à diverses formes de renvois. En effet, il convoque régulièrement, les règles pertinentes du droit international général ainsi que d'autres textes internationaux liés à la mer. Aussi, le Tribunal puise son inspiration dans la jurisprudence de la CIJ et dans sa propre jurisprudence. Enfin, le Tribunal fait également appel

⁹⁷⁶ J. C. ZAMBO MVENG, « Le droit extérieur à la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer dans les arrêts du T.I.D.M », *RBDI*, vol. 49(1), 2016, p.404.

à la jurisprudence des tribunaux arbitraux, à la pratique développée par les États et à leur droit interne.

Par exemple, dans l'affaire *Ara Libertad*, le Tribunal a estimé que « [...] selon le droit international général, le navire de guerre jouit de l'immunité, y compris dans les eaux intérieures »⁹⁷⁷. Il y a lieu de rappeler aussi que dans l'affaire *Saiga n°2*, le Tribunal s'est référé au droit international général pour avoir sa lumière dans le silence de la Convention sur l'usage de la force en mer⁹⁷⁸. Dans l'affaire *Norstar*, le Tribunal a pris en compte d'autres règles de droit international qu'il a jugées en accord avec la Convention. Du point de vue du Tribunal, « [...] rien ne l'empêche d'appliquer [...] d'autres règles du droit international, qui, conformément à l'article 293 de la Convention, ne sont pas incompatibles avec celle-ci »⁹⁷⁹.

Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal a pris en compte des accords internationaux pertinents en lien avec la mer vue de déterminer si l'opération de soutage des navires entretient un lien étroit avec la pêche et relève ainsi de la catégorie des « activités annexes » au sens de ces instruments juridiques. Il s'est notamment référé à des textes internationaux tels que l'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, la Convention relative à la conservation des espèces anadromes dans le Pacifique Nord, la Convention sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques de l'Atlantique Sud-Est, l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien, la Convention sur la conservation et la gestion des espèces hautement migratoires du Pacifique centre-ouest et la Convention.

En conclusion, le Tribunal se sert du droit international pour soutenir ses décisions en faisant de ses règles un élément indissociable de celles établies par la Convention. Ces exemples choisis montrent que l'œuvre interprétative du juge s'appuie largement sur le droit international et sur les textes internationaux portant sur la mer qui sont, doit-on finalement dire, l'un des moteurs de son argumentation. Il est donc vraisemblable que le juge puisse utilement se référer aux conventions internationales générales, aux instruments juridiques dédiés à la mer ou aux conventions internationales portant sur la criminalité lorsqu'il est confronté au mutisme de la Convention ou à l'insuffisance des règles issues du cadre juridique existant. Dans ses décisions, le Tribunal pourrait dès lors renvoyer aux dispositions pertinentes de conventions internationales telles que la Convention SUA, la Convention MARPOL, la Convention SOLAS,

⁹⁷⁷ TIDM, *Affaire de l'Ara Libertad* (Argentine c. Ghana), *op. cit.*, p.244 §95.

⁹⁷⁸ TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2*, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.61.

⁹⁷⁹ TIDM, *Affaire du navire « Norstar »* (Panama c. Italie), *op. cit.*, p.47 §137.

la Convention de Vienne sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, la Convention contre la criminalité organisée. Rien ne l'empêche de se référer même aux conventions régionales comme la Charte de Lomé ou à la jurisprudence de la CEDH sans pour autant enfreindre l'esprit de la Convention.

Le Tribunal doit accorder la même attention aux accords tels que l'Accord sur la conservation et sur la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants, l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion ou encore l'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. Le raisonnement est valable également pour tous les codes de bonnes pratiques et codes de conduite, dont le manque de caractère contraignant n'altère en rien leur pertinence. Que ce soit pour examiner des demandes d'avis consultatifs ou pour résoudre un différend relatif à l'exercice des compétences des États en mer ou à des questions de criminalité en mer, le Tribunal pourra s'appuyer sur les instruments juridiques pertinents et les intégrer à la Convention pour étayer son raisonnement.

Par ailleurs, le Tribunal tient compte de la pratique que les États ont développée après l'adoption de la Convention et s'en sert aussi dans l'interprétation de ses dispositions. La pratique constitue un élément essentiel pour le juge dans l'analyse de la conduite des parties et l'éclaire sur l'entendement qu'elles ont des règles établies par la Convention. Elle guide le juge en lui donnant « une claire indication sur leur préférence quant à l'interprétation à donner à une norme »⁹⁸⁰. L'intérêt que le juge accorde à cet élément relève, en fin de compte, du bon sens, car il ne fait que « donner effet à une *interprétation authentique* donnée au traité par les Parties. Que le juge sera bien inspiré de suivre cette pratique consensuelle va de soi ; y a-t-il, en effet, une meilleure manière d'interpréter une disposition que de se fonder sur les éléments agréés par ceux-là même qui en sont les auteurs et les maîtres ? »⁹⁸¹.

Dans l'affaire *Saiga* n°2 par exemple, le Tribunal fait observer qu'il est d'usage dans la pratique des États en matière de police en mer de procéder selon les modalités suivantes :

La pratique normale à laquelle il est fait recours pour stopper un navire en mer est, tout d'abord, d'émettre un ordre sonore ou visuel de stopper, en utilisant des signaux reconnus internationalement. Lorsque cela

⁹⁸⁰ L. BOISSON DE CHAZOURNES, « Qu'est-ce que la pratique en droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève des 15, 16 et 17 mai 2003, *op. cit.*, p.25.

⁹⁸¹ L.CAFLISCH, « La pratique dans le raisonnement du juge international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève des 15, 16 et 17 mai 2003, *op. cit.*, p.129.

s'avère insuffisant, un certain nombre de mesures peuvent être prises, y compris des coups de feu tirés par-dessus l'épave du navire. C'est uniquement lorsque ces mesures s'avèrent insuffisantes que le navire poursuivant peut, en dernier ressort, faire usage de la force. Même dans un tel cas, un avertissement adéquat doit être émis en direction du navire et tout doit être mis en œuvre pour veiller à ne pas mettre de vie en danger ⁹⁸².

Dans l'affaire *Virginia G*, par ailleurs, le Tribunal a noté que « [...] de nombreux États côtiers prévoient la confiscation des navires de pêche en cas d'infraction aux lois et règlements relatifs à la conservation et à la gestion des ressources biologiques dans leur zone économique exclusive [...] De l'avis du Tribunal, l'article 73, paragraphe 1, de la Convention doit être interprété à la lumière de la pratique des États côtiers s'agissant de sanctionner les infractions aux lois et règlements régissant la pêche »⁹⁸³.

En tenant compte de ces exemples, il est raisonnable de penser que les juges peuvent s'appuyer de manière pertinente sur les pratiques des États relatives à la mise en œuvre de l'action étatique en mer lorsqu'ils examinent des demandes d'avis consultatifs ou résolvent des différends concernant les compétences des États face à la criminalité en mer. Ils peuvent également se référer aux mesures pénales nationales pour traiter des formes de criminalité non couvertes par la Convention. Cette approche enrichit leur raisonnement en intégrant des réponses concrètes et adaptées aux enjeux spécifiques non prévus par cette dernière.

Le recours au droit extérieur et à la pratique des États par le juge dans la lutte contre la criminalité en mer précise et renforce les pouvoirs des États en mer. Il permet aussi de mieux les encadrer. La démarche favorise, par le même temps, une application plus efficace des dispositions de la Convention, des règles du droit de la mer et du droit international général.

Pour conclure la réflexion, il est crucial d'examiner quelques approches finales pour exploiter pleinement le potentiel intrinsèque de la Convention, sans recourir au droit extérieur ni aux interprétations précédemment discutées. Cette démarche nous permettra d'évaluer dans quelle mesure la Convention, prise isolément, peut efficacement répondre aux défis posés par la criminalité en mer.

§2. L'exploitation du potentiel intrinsèque de la Convention par le juge dans le contexte de la criminalité en mer

⁹⁸²TIDM, *Affaire du navire « Saiga »* n°2, (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), *op. cit.*, p.62 § 156.

⁹⁸³ TIDM, *Affaire du navire « Virginia G »* (Panama c. Guinée-Bissau), *op. cit.*, p.77 § 253.

L'objectif consiste à mettre en lumière la manière dont le juge peut exploiter pleinement le potentiel de la Convention sans recourir à des éléments externes, afin qu'elle continue à répondre aux défis contemporains.

Premièrement, nous analyserons l'impact de l'interprétation évolutive sur la pertinence et l'efficacité de la Convention au fil du temps, en particulier dans le contexte de la criminalité en mer (A). Deuxièmement, nous examinerons l'impact de l'interprétation moderne de la Convention dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer (B).

Outre le contexte spécifique de notre analyse, leur prise en compte est cruciale pour maintenir la Convention en phase avec les évolutions contemporaines et pour renforcer sa capacité à aborder efficacement les divers problèmes rencontrés en mer au fil du temps.

A- L'interprétation évolutive de la Convention en vue de la lutte contre la criminalité en mer

Eirik BJORGE soutient qu'on entend par "interprétation évolutive" *situations in which an international court or Tribunal concludes that a treaty term is capable of evolving, that it is not fixed once and for all, so that allowance is made for, among other things, developments in international law*⁹⁸⁴. En réalité, l'interprétation évolutive est indissociable de l'interprétation *tout court* : le juge ne peut pas longtemps y échapper. Un traité, par sa nature même, n'est pas destiné à rester figé ; il est conçu pour durer, il doit demeurer un instrument vivant, flexible sans que cela n'affaiblisse son autorité.

Dans ces conditions, le traité est foncièrement appelé à évoluer ainsi que son interprétation pour que sa pertinence perdure. L'interprétation évolutive relève donc avant tout du bon sens et de l'ordre des choses dont le bien-fondé réside dans la substantifique moelle de l'interprétation. Elle met particulièrement l'accent sur les différents changements intervenus ainsi que sur l'évolution du droit postérieurement à la conclusion du traité et sur le facteur temps. Le temps peut être fatalement perçu comme l'ennemi d'un traité, mais dès lors que son interprétation peut évoluer avec lui, il cesse d'être une tragédie.

Dans le cadre de l'avis CSRP, le juge Paik a fait observer que le Tribunal a manqué de tenir compte des évolutions importantes survenues dans le secteur de la pêche dans son

⁹⁸⁴ E. BJORGE, « The Vienna Rules, Evolutionary interpretation, and the Intentions of the Parties », in A. BIANCHI, D. PEA, M. WINDSOR(eds), *Interpretation in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2015, p.191.

interprétation⁹⁸⁵. On déplore avec lui que l'avis ait insuffisamment accordé de l'importance à l'état du droit international en matière de pêcheries en répondant aux questions soulevées :

Toutefois, les évolutions normatives postérieures à l'adoption de la CNUDM dans leur ensemble, selon moi, sont pertinentes en l'espèce car elles pourraient nous donner des orientations utiles quant à l'état et aux tendances du droit international relatif aux pêches sur cette question. Il serait donc peu judicieux de ne pas en tenir compte pour la simple raison qu'elles ne sont pas juridiquement contraignantes ou qu'elles ne traitent pas directement de la question à l'étude⁹⁸⁶.

Le juge PAIK a également relevé ce qui suit :

Ainsi, afin de déterminer ce qui constitue les règles, procédures et pratiques généralement acceptées auxquelles les mesures prises par l'État du pavillon doivent se conformer, il convient d'examiner les accords et instruments juridiques internationaux qui traitent de la responsabilité de l'État du pavillon en matière de pêche INN. C'est une raison pour laquelle le Tribunal devrait étudier avec soin l'évolution juridique intervenue depuis l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, non parce qu'elle s'impose aux États en tant que droit conventionnel ou droit coutumier, mais plutôt parce qu'elle indique les règles, procédures et pratiques en question⁹⁸⁷.

Ces critiques sont fondées, car le juge doit rendre des décisions qui intègrent non seulement l'évolution générale du droit, mais aussi le droit spécifique aux questions traitées, tout en respectant la norme de référence que constitue la Convention. Lorsque le juge effectue l'interprétation de manière rigoureuse, cela ne peut que renforcer sa crédibilité et son autorité. Par conséquent, en examinant par exemple des demandes d'avis consultatifs en lien avec la pêche INN, le juge doit nécessairement prendre en considération les textes internationaux, régionaux pertinents qui ont été adoptés depuis l'entrée en vigueur de la Convention. Il serait également judicieux qu'il se réfère aux changements plus globaux qui ont eu lieu dans le secteur de la pêche, les tendances actuelles, ainsi que les préoccupations que fait émerger la pêche INN.

Dans le cadre de la demande d'avis consultatif COSIS, plusieurs intervenants ont rappelé non seulement que la Convention est un accord-cadre mais également et à plusieurs reprises qu'elle représente un instrument évolutif. Le Tribunal a été alors appelé dans son interprétation à « donner effet à la nature évolutive de la Convention en tenant compte de circonstances qui n'étaient pas prévues au moment où celle-ci a été adoptée »⁹⁸⁸ car « non seulement la portée de

⁹⁸⁵ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, opinion du juge Paik, op. cit., p.104.

⁹⁸⁶ *Ibidem*, p.104.

⁹⁸⁷ *Ibidem*, p.113 § 27.

⁹⁸⁸ M. HONWANA (Mozambique), *Audience publique tenue le lundi 18 septembre 2023*, à 10 heures p.12.

la Convention est incroyablement large, mais une grande partie de ces dispositions de fond ont été explicitement conçues pour répondre à l'évolution des circonstances »⁹⁸⁹.

On a pu lire aussi que « le libellé de la Convention, résultat d'un travail laborieux, était donc conçu pour continuer d'être efficace à l'avenir par le biais d'interprétations, de façon à pouvoir faire face à de nouveaux défis, y compris ceux qui n'avaient pas été anticipés au moment de sa rédaction »⁹⁹⁰. De telle manière, « l'intention des États Parties n'était donc manifestement pas de limiter la portée de la Convention en fonction de l'état du monde tel qu'il était en 1982 »⁹⁹¹ car la « [...] CNUDM ne doit pas être interprétée comme une relique du passé, de 1982 ou de 1994 »⁹⁹². En conclusion, « en interprétant la Convention, le Tribunal doit tenir compte des nouvelles évolutions du droit international qui revêtent une importance particulière pour l'océan et [...] se laisser guider par celles-ci »⁹⁹³. Toutes ses positions démontrent que pour faire face aux problèmes que pose aujourd'hui l'utilisation des mers, l'interprétation évolutive se révèle comme une véritable solution juridique et non pas uniquement comme une option dont on ne peut espérer que peu de choses.

Il reste que l'interprétation évolutive n'est pas anodine, car dans une certaine mesure, *to interpret evolutively means to change*⁹⁹⁴. Ce « changement » a toutefois des limites : le Tribunal ne doit pas dénaturer la Convention ou en faire une lecture qui outrepassse le consentement des États. La CIJ a très vite souligné que « la Cour ne doit pas excéder la compétence que lui ont reconnue les Parties, mais elle doit exercer toute cette compétence »⁹⁹⁵. Mieux, comme le rappelle clairement le juge LUCKY, « [...] les juges ne font pas la loi »⁹⁹⁶. Il est donc essentiel que le Tribunal demeure fidèle à l'intention des parties et à l'intégrité du contenu de la Convention.

À la lumière de tout ce qui vient d'être exposé, il ressort que l'interprétation évolutive actualise le traité et élargit son champ d'application en ouvrant continûment des perspectives nouvelles pour le préserver de la désuétude. Elle constitue alors une précieuse alternative à la révision

⁹⁸⁹ *Ibidem*, p.12.

⁹⁹⁰ P. OKOWA (Mozambique), *Audience publique tenue le lundi 11 septembre 2023*, à 15 heures, p.1.

⁹⁹¹ *Ibidem*, p.2.

⁹⁹² TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, ordonnance du 16 décembre 2022, p.38 § 127.

⁹⁹³ M. M. MBENGUE (Membre de la délégation de la COSIS), *Audience publique tenue le lundi 11 septembre 2023*, à 15 heures, p.39.

⁹⁹⁴ C. DJEFFAL, *Static and Evolutive Treaty Interpretation : A Functional Reconstruction*, *op. cit.*, p.23.

⁹⁹⁵ Voir à ce propos, CIJ, *Affaire du Plateau continental* (Jamahiriya Arabe Libyenne c. Malte), arrêt du 3 juin 1985, p. 23§19 ; voir eg CIJ, *Compétence en matière de pêcheries* (Royaume-Uni c. Islande), arrêt du 25 juillet 1974, pp.24-25§5 : « [...] la Cour, en tant que Tribunal, ne saurait rendre de décision *sub specie legis ferendae*, ni énoncer le droit avant que le législateur l'ait édicté ».

⁹⁹⁶ Opinion individuelle du juge LUCKY, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.92 § 10.

radicale du texte offrant l'avantage d'être un remède relativement souple. Il n'est donc pas nécessaire d'envisager de réviser la Convention pour la rendre plus apte à répondre à la recrudescence de la criminalité en mer. En pratique, la tâche s'avérera même très ardue en l'état actuel des relations internationales. L'idée de recourir à une interprétation évolutive de la Convention, et ce, dans le contexte précis de la lutte contre la criminalité en mer est alors plus satisfaisante car ses « lacunes » peuvent être surmontées de différentes façons. Cela dit, il est préférable de tirer profit du potentiel encore inexploré de la Convention. Elle est, certes, est un produit de son temps mais elle est assurément adaptable.

Dorénavant, la question qui se pose n'est plus de savoir s'il faut réviser ou non la Convention ou si son interprétation évolutive est d'intérêt dans le contexte de la criminalité en mer. Il faudra plutôt se demander « *how far UNCLOS regulations can be 'stretched'* »⁹⁹⁷, « *how UNCLOS can ensure its continued relevance and stay adaptable* »⁹⁹⁸ et jusqu'à quel degré le Tribunal aura le courage d'innover une lecture moderne de la Convention. La largesse donnée au juge lui permet même d'asseoir, une lecture optimale des dispositions de la Convention, ce qui a pour effet de rehausser la convenance des règles établies dans différents contextes, y compris celui de la lutte contre la criminalité en mer.

De cette manière, le juge effectuerait ce que l'on pourrait appeler « une interprétation constructive »⁹⁹⁹ de la Convention. Le Tribunal pourrait, par exemple, par le jeu de cette lecture inédite, contribuer à la consolidation des compétences de l'État côtier dans la mer territoriale ou dans la ZEE et renforcer la responsabilité de l'État du pavillon en haute mer.

B- L'interprétation moderne de la Convention et son impact dans la lutte contre la criminalité en mer

Jean-Marc SOREL a écrit au sujet du TIDM qu'il « [...] pourrait s'illustrer comme une juridiction ancrée dans la modernité »¹⁰⁰⁰. Cette modernité se caractérise selon lui par la célérité procédurale, par la grande variété des sujets complexes dont il est saisi au point de devenir « une sorte de laboratoire global du droit international contemporain »¹⁰⁰¹ À cet égard et à bien

⁹⁹⁷ B. FELDTMANN, « The System of Law and Order at Sea Under UNCLOS 1982 », in K. SIIG, B. FELDTMANN, F.M.W. BILLING, (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea : A System of Regulation*, London, New York, Routledge, Taylor & Francis Group, 2024, p.17.

⁹⁹⁸ *Ibidem*, p.17.

⁹⁹⁹ Opinion individuelle du juge LUCKY, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, op. cit., p.93.

¹⁰⁰⁰ J-M SOREL, « Mer calme à peu agitée, sans avis de tempête », in G. LE FLOCH (dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, op. cit., p.396.

¹⁰⁰¹ *Ibidem*, p.397 §12.

d'autres, la jeune juridiction renvoie l'image d'une institution dynamique et capable de vivre avec son temps.

Le Tribunal, en l'occurrence, démontre, dans les affaires dont il est saisi et les décisions qu'il rend, qu'il est en mesure de répondre aux préoccupations des États et aux problèmes posés par l'utilisation des mers dans leur diversité. L'attention particulière qu'il a accordée aux droits de l'homme dans l'avis consultatif COSIS souligne sa réceptivité, même aux questions qui ne relèvent pas fondamentalement de la Convention, ce qui laisse penser qu'il fait preuve d'une grande ouverture dans son interprétation. En effet, dans cet avis, les juges ont laissé entendre que « [...] le changement climatique représente une menace existentielle et suscite des préoccupations en matière de droits de l'homme »¹⁰⁰². Ce passage de l'avis du Tribunal est marquant à plus égards. D'abord, il est captivant au regard de la qualification retenue. Ensuite, il alerte sur le danger que représente le changement climatique. Enfin, il met en évidence plus particulièrement son impact sur l'homme et sur la manière dont il peut compromettre ses droits. En fin de compte, le fait que le Tribunal puisse embrasser des questions d'actualité dès qu'elles ont un lien avec un aspect de la demande dont il est saisi renvoie l'image d'une juridiction moderne. Il ne serait pas surprenant que le Tribunal développe une jurisprudence de plus en plus protectrice des droits de l'homme en mer à l'avenir ou qu'il s'en serve comme élément d'interprétation pour actualiser la Convention lorsqu'il sera confronté à des situations en mer qui le rendront nécessaire. Par exemple, sur la question de l'emploi de la force en mer, il pourrait aller plus loin et dépasser sa position actuelle qui se borne à souligner que les considérations d'humanité doivent guider ces opérations en mer.

Cela dit, de la même manière qu'en ce qui concerne le changement climatique, on peut espérer avec optimisme que, le Tribunal qualifie, par exemple, la pêche illicite en haute mer de « crime dans le secteur de la pêche », comme l'a fait l'ONUDC, ou de « préoccupation en matière de préservation de l'environnement marin ». Par ailleurs, le Tribunal pourrait parfaitement mettre en lumière la menace que représente le phénomène de la criminalité en mer dans son ensemble et insister sur la nécessité pour les États de mutualiser les efforts pour y faire face. Dans cette perspective, il serait pertinent qu'il précise, de manière plus détaillée, les modalités de coopération que les États peuvent considérer. En outre, il est envisageable, plus particulièrement, que le Tribunal prenne une position plus affirmée sur certaines activités illicites, dont la nature « criminelle » peut être sujette à discussion, telles que la pollution

¹⁰⁰² TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, op. cit., p.38, § 66.

marine, ainsi que sur les mesures que peuvent adopter les États pour prévenir ou pour réprimer ce fléau. Cette démarche permettrait de clarifier les compétences des États dans ce cadre, ou, à tout le moins, d'attirer l'attention sur le danger qu'elle représente pour les océans.

Par ailleurs, à maintes reprises dans ses dispositions, la Convention évoque la science, la liberté de la recherche scientifique en haute mer, le transfert des sciences et de technologie marine¹⁰⁰³.

Le Tribunal accorde également une attention particulière au progrès et à la science. Il fait notamment preuve d'une grande innovation en prenant souvent en considération les données et les connaissances scientifiques dans son raisonnement. Par exemple, dans l'affaire du *Golfe du Bengale*, le Tribunal a fait observer que « l'article 76 comporte des éléments juridiques et scientifiques et que, dès lors, son interprétation et son application correctes nécessitent des compétences aussi bien juridiques que scientifiques »¹⁰⁰⁴. En outre, l'avis COSIS a montré que les connaissances scientifiques sont indispensables à plusieurs égards. Il a été alors souligné que les dispositions de la Convention « doivent être interprétées à la lumière de l'évolution de la connaissance scientifique et du droit international lui-même afin de s'assurer de leur effectivité en pratique »¹⁰⁰⁵. Dès lors, les données scientifiques s'imposent comme un élément crucial d'interprétation dont l'impact ne doit pas être sous-estimé. Tout au contraire, elles doivent guider le juge suivant les époques et leurs transformations. Ainsi, en vue de répondre aux problèmes que pose l'utilisation des océans, ces informations permettront de déterminer leur ampleur et partant les mesures nécessaires pour y faire face.

Par ailleurs, dans la demande d'avis consultatif COSIS, les parties ont fait valoir, à certains endroits, des preuves scientifiques à l'appui de leurs requêtes. Le Tribunal a été prié de tenir compte notamment des données scientifiques fournies par le GIEC dans son appréciation et dans l'interprétation qu'il fait de la Convention. Phoebe OKOWA a déclaré dans son intervention que « [...] les connaissances scientifiques doivent influencer les obligations des États Parties en vertu de la Convention. En tant qu'instrument évolutif, la Convention exige

¹⁰⁰³ Voir par exemple les articles suivants de la Convention de Montego Bay : article 202 : « Les États, agissant directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, doivent : a) promouvoir des programmes d'assistance aux États en développement dans les domaines de la science, de l'éducation, de la technique et dans d'autres domaines, en vue de protéger et de préserver le milieu marin et de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine » ; article 266 : « 1. Les États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, coopèrent, dans la mesure de leurs capacités, en vue de favoriser activement le développement et le transfert des sciences et techniques de la mer selon des modalités et à des conditions justes et raisonnables ».

¹⁰⁰⁴ TIDM, *Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale* (Bangladesh c. Myanmar), arrêt du 14 mars 2012, p.107 §411.

¹⁰⁰⁵ N. KIARA, P. RICARD, « La demande d'avis consultatif présentée par la COSIS au Tribunal international du droit de la mer : quels enjeux ? », *L'Observateur des Nations Unies*, vol. 55, 2023, p.10.

que la recherche scientifique et l'échange d'informations débouchent sur l'actualisation des obligations des États Parties à la lumière des nouvelles données »¹⁰⁰⁶.

Dans l'avis consultatif COSIS, le Tribunal a reconnu que la science joue un rôle essentiel dans son appréciation et il a pris en compte les données scientifiques fournies par les experts dans son interprétation :

Le Tribunal considère que la science joue indubitablement un rôle crucial dans la détermination des mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine résultant des émissions anthropiques de GES, car elle est essentielle pour comprendre les causes, les effets et la dynamique de cette pollution et, partant, fournir une réponse efficace. Toutefois, cela ne signifie pas que la science doive seule déterminer le contenu des mesures nécessaires. De l'avis du Tribunal, comme indiqué précédemment, d'autres facteurs pertinents devraient être pris en considération et soupesés avec les meilleures connaissances scientifiques disponibles¹⁰⁰⁷.

Cet avis ouvre des possibilités intéressantes en matière de lutte contre la pollution marine et permet d'avancer par un raisonnement *a priori* que la science peut réellement contribuer la lutte contre d'autres activités illicites en mer plus généralement. Qu'il s'agisse d'avoir une meilleure connaissance de l'impact de la pollution d'origine anthropique ou causée par les navires, de quantifier de manière plus précise l'ampleur des dommages causés ou d'identifier des mesures préventives pour protéger le milieu marin, la science constitue un outil précieux au service du juge, des États, de la mer et du droit. Concernant le juge, le recours aux connaissances scientifiques dans son interprétation lui permet également de motiver ses décisions par des données objectives qui font autorité.

Dans le cadre de l'avis CSRP, le juge LUCKY soulignait que le Tribunal doit garder à l'esprit que « [...] que le droit doit suivre le rythme des progrès technologiques »¹⁰⁰⁸. Cette affirmation, en plus de mettre en exergue la nécessité de conserver la pertinence du droit par son adaptabilité, montre que, d'une certaine façon, la science et le progrès orientent inévitablement la trajectoire de la norme à long terme. La science est donc envisagée à la fois comme une composante intégrante de la Convention et comme un élément d'interprétation et de précision des obligations de États à plusieurs égards. Il est donc raisonnable de penser que le juge pourra valablement s'appuyer sur les connaissances scientifiques dans le cadre de la lutte contre la criminalité en mer, et en particulier contre ses formes contemporaines.

¹⁰⁰⁶ P. OKOWA (Mozambique), *op. cit.*, p.6.

¹⁰⁰⁷ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.83 § 212.

¹⁰⁰⁸ Opinion individuelle du juge LUCKY, in TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, *op. cit.*, p.93, §12.

Les développements précédents ainsi que les différents exemples choisis aux fins du raisonnement montrent que le Tribunal contribue déjà modestement à la consolidation des compétences des États en mer et progressivement à la lutte contre les activités illicites en mer. S'il n'a pas encore eu l'occasion de recevoir des demandes d'avis consultatif ou de régler des différends en lien directement avec ce second point, il a déjà procédé à des développements captivants sur la pêche illicite et sur la pollution marine. Cette juridictionnalisation naissante de la lutte contre la criminalité en mer peut véritablement éclore et se décupler à l'avenir, en fonction des opportunités que les États donneront au Tribunal. Il n'est plus de doute qu'il est en mesure d'y participer fortement. Il favorise le développement du droit de la mer, du droit international général et a apporté une modeste contribution au droit de la responsabilité¹⁰⁰⁹. Comme le souligne un auteur, *[...] if given the opportunity by States Parties, the Tribunal will continue to build on its jurisprudence on matters of the law of the sea, thus contributing to a better understanding of the provisions of the Convention and the rule of law in international relations* »¹⁰¹⁰. Une chose est certaine : tout comme la Convention, le Tribunal a du potentiel et il est encore inexploité.

¹⁰⁰⁹ N. ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *AFDI*, vol. 46, 2000, pp. 513-523.

¹⁰¹⁰ J. LUIS JESUS, « The Tribunal's Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law », in *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law : 1996-2016*, *op. cit.*, p.44.

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE DE LA THÈSE

Il est désormais manifeste que, bien que la Convention établisse un cadre juridique général définissant les compétences des États dans les différents espaces maritimes, celui-ci ne saurait, à lui seul, suffire pour faire face aux différentes manifestations de la criminalité en mer. L'analyse dans cette seconde partie a mis en lumière la multidimensionnalité du phénomène criminel en mer, qui impose des solutions coordonnées et mutualisées destinées à renforcer les initiatives nationales. En ce sens, la réflexion a permis de souligner comment les actions globales et régionales contribuent à la consolidation des compétences étatiques et d'explorer ensuite l'hypothèse de la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer.

D'une part, la participation significative des organes onusiens et des différentes institutions internationales spécialisées témoigne de l'engagement des États à œuvrer de manière concertée et à coopérer pour assurer une surveillance collective des océans. D'autre part, les dynamiques régionales, qui se sont développées en parallèle à l'approche globale, ont donné naissance à une régionalisation de la lutte contre la criminalité en mer. Cette dernière cherche à instituer un cadre juridique et opérationnel adapté aux réalités et aux besoins locaux. Sur ce point, l'analyse de ces actions a mis en évidence les spécificités des approches continentales et a offert une compréhension approfondie des enjeux auxquels chaque « région » est confrontée.

Cependant, bien que les démarches de globalisation et de régionalisation aient montré des résultats tangibles, elles demeurent limitées, fragmentées, et ne sauraient, en aucun cas, libérer ou décharger les États de leur responsabilité première de prendre les mesures nécessaires pour prévenir et pour réprimer la criminalité dans les espaces qui relèvent de leur souveraineté. Il devient ainsi impératif d'envisager de nouvelles alternatives. Dans cette perspective, la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer, loin d'être une hypothèse illusoire, constitue une réponse juridique pertinente. Cette option, comme l'analyse l'a montré, commence déjà à se concrétiser, notamment à travers l'évolution de la pratique du TIDM.

Ainsi, le Tribunal recèle un potentiel encore largement sous-exploité, tout comme la Convention elle-même, dont l'interprétation dynamique, évolutive et constructive par les juges pourrait être davantage mise à profit. Dès lors, si les États considèrent à l'avenir cette voie, celle-ci pourrait leur offrir une réelle opportunité, tout en permettant au juge international de s'impliquer activement dans la lutte contre la criminalité en mer.

CONCLUSION GÉNÉRALE DE LA THÈSE

Nous savons du reste depuis Hector, et, en tout cas, depuis Giraudoux que le droit est la plus puissante des écoles de l'imagination ; il arrive toujours un moment, dès lors qu'il s'agit de la mer, où le juriste devient poète¹⁰¹¹.

Explorer les compétences de l'État face à la criminalité en mer est sans nul doute un périple audacieux dont on ne saisit la véritable ampleur qu'à l'issue des tempêtes. La traversée se révèle rapidement houleuse et confronte à un dilemme : baisser pavillon pour échapper au tourment, ou faire face aux trois grands défis qu'elle fait immédiatement surgir, en espérant arriver à bon port. Le premier défi découle de la vastitude de la question des compétences de l'État dans laquelle on peut vite s'enliser. Le deuxième est inhérent à la criminalité dont la transversalité et la complexité annoncent une navigation en eaux troubles. Enfin, le dernier, et probablement le plus redoutable, c'est la mer elle-même : les règles qui la gouvernent vont à contre-courant de celles qui sont appliquées à terre.

Chacune de ces dimensions du sujet pourrait, à elle seule, faire l'objet de développements approfondis. En choisissant de les embrasser toutes dans le cadre d'une seule et même analyse, on court le risque de rester en surface, car on ne peut sérieusement prétendre couvrir de manière exhaustive toutes les problématiques soulevées par le sujet. Toutefois, la direction choisie est une orientation délibérée. Elle permet d'élargir le champ de la réflexion et de dégager une vision d'ensemble des compétences des États en mer face à diverses formes de criminalité, dans différents espaces maritimes. Cette approche panoramique permet de saisir les problématiques globales liées à l'action de l'État en mer et à sa mise en œuvre dans ce contexte spécifique. Elle favorise également une meilleure compréhension de la diversité des enjeux en présence, des solutions expérimentées par les États et la construction d'une analyse distincte des travaux antérieurs sur le sujet, qui se concentrent généralement soit sur les compétences étatiques en mer, soit sur un type de criminalité précis, soit sur un espace maritime donné.

Cela dit, il ressort avec clarté à présent, que les actions de l'État en mer contre la criminalité reposent essentiellement sur la répartition générale des compétences établie par le droit international de la mer, notamment par la Convention. Ces compétences varient selon l'espace

¹⁰¹¹ M. VOELCKEL, « La liberté des mers avec leur solitude... », in *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant* Paris / Montréal, L'Harmattan, 1999, p. 431.

maritime concerné et en fonction du régime juridique applicable aux activités illicites. L'analyse a mis en évidence les différentes limites du cadre juridique existant, ainsi que les restrictions à l'exercice des compétences normatives et d'exécution des États. Ainsi, les réponses qu'apporte le droit international de la mer à ce phénomène demeurent incomplètes et perfectibles. Cependant, la coopération internationale et régionale, souvent encouragée par la Convention pour faire face aux problèmes que pose l'utilisation de la mer, a permis de rendre les efforts de lutte contre la criminalité plus efficaces.

Par ailleurs, il est apparu que la Convention de Montego Bay ne couvre pas toutes les formes de criminalité qui se développent aujourd'hui en mer. En outre, en ce qui concerne particulièrement la pêche INN, le défi actuel réside dans sa reconnaissance comme un crime à part entière. Un consensus international sur le sujet s'impose afin d'inciter les États à l'incriminer avec vigueur dans leurs ordres juridiques respectifs et à adopter des réponses pénales appropriées et rigoureuses. À cette fin, les instruments juridiques futurs, qu'ils soient internationaux ou régionaux, devront tenir compte de ces évolutions.

La mise en œuvre des actions de l'État en mer, notamment l'exercice de la police en mer, a mis en exergue les enjeux humains liés à la lutte contre la criminalité en mer et la nécessité de concilier ses impératifs avec le respect des droits fondamentaux et les libertés des personnes mises en cause. La jurisprudence élaborée progressivement par la CEDH sur ce point est absolument remarquable. Bien que la Convention CEDH ne prévoie pas expressément son application en mer, les juges de la CEDH ont su adapter ses dispositions au contexte maritime. De telle manière, ils ont étendu la portée de la Convention CEDH et consolidé la protection des personnes en tout lieu. L'étude a également mis en évidence les moyens colossaux requis pour mener à bien les actions en mer. Ces dernières nécessitent des ressources humaines, matérielles et financières importantes, que tous les États ne possèdent pas à égalité. Elles demandent, en outre, des capacités de surveillance avancées et des outils de contrôle des espaces, ainsi qu'une organisation administrative efficace. Les enjeux liés à la lutte contre la criminalité en mer sont donc multiples et vont bien au-delà des seules questions juridiques.

Sur le plan normatif, il n'est ni opportun ni nécessaire d'envisager une révision de la Convention dans le but de la rendre plus adaptée à la lutte contre la criminalité en mer en dépit de ses faiblesses. De même, il serait illusoire de vouloir la modifier de manière systématique afin de mieux appréhender les défis contemporains et futurs liés à l'utilisation et à l'exploitation des océans. En revanche, il n'est pas déraisonnable d'envisager des protocoles additionnels à la Convention dans la prochaine décade qui abordent, de manière approfondie, les problèmes

spécifiques liés à l'utilisation des océans, y compris la criminalité en mer et les mesures concrètes que peuvent prendre les États pour mettre en œuvre leurs compétences. Il serait également judicieux de considérer l'adoption de textes internationaux ou régionaux spécialisés, visant spécifiquement les nouvelles formes de criminalité en mer ou tenant compte de leur diversité. De telles initiatives seraient bénéfiques, dans la mesure où les règles auxquelles renvoient les textes existants s'avèreraient impuissantes.

Concernant la haute mer, les problématiques qu'elle soulève sont bien connues et tiennent à la nature même de cet espace, intrinsèquement libre. Si une réforme radicale des règles qui la régissent ne saurait être proposée, au risque de rompre l'équilibre du droit de la mer, des instruments juridiques contraignants pourraient consolider les compétences d'exécution des États en haute mer, qu'il s'agisse de navires immatriculés sous leur pavillon ou non. Cette solution favoriserait l'institutionnalisation normative d'un contrôle international accru, au-delà des arrangements établis dans le cadre de la coopération. Parallèlement, le renforcement des capacités des garde-côtes et le recours à des technologies modernes de détection sont particulièrement utiles pour améliorer la surveillance maritime de la haute mer. Plus globalement, les connaissances scientifiques peuvent également contribuer à une meilleure compréhension des dynamiques maritimes et permettre de développer des technologies innovantes pour renforcer la sécurité des espaces maritimes.

Le développement de la coopération internationale et régionale reste une stratégie essentielle dans le contexte de la lutte contre la criminalité en dépit de ses limites. La criminalité en mer étant un phénomène transnational, il est nécessaire de continuer par y faire face par des réponses globales, mutualisées et coordonnées. Par ailleurs, la pratique du CSNU consistant à conférer aux États le pouvoir d'intervenir dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté d'autres États pour lutter contre la criminalité, reste une solution pertinente, mais elle ne constitue pas une solution durable et pleinement efficace. Il est donc temps d'explorer des alternatives complémentaires, notamment à travers le rôle des juridictions internationales.

La contribution du TIDM, longuement examinée, représente une perspective prometteuse. La pratique du Tribunal montre déjà que cette hypothèse est loin d'être fantasque et les nouvelles fonctions du juge offrent des possibilités inédites. Sur ce dernier point, afin d'affirmer l'exercice de la compétence consultative du TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer, les futurs accords et traités devraient explicitement prévoir cette compétence.

Il est également important de s'attaquer aux causes profondes de la criminalité en mer et d'étudier de manière approfondie les interactions entre les tensions à terre et en mer. Les conflits politiques, les inégalités économiques, la pauvreté et les problèmes de gouvernance créent un climat propice et un terreau fertile à l'essor des activités criminelles en mer. Aussi, les États doivent adopter les mesures nécessaires pour établir leur compétence à connaître les infractions en mer. Cela inclut l'adoption de lois pénales suffisantes et adaptées afin d'éviter toute impunité. Une harmonisation des législations nationales est également cruciale, plus loin, pour réduire les disparités entre les États. Cela concerne non seulement les sanctions prévues, mais également les garanties offertes aux personnes suspectées d'activités criminelles en mer, conformément aux standards de protection des droits de l'homme. Enfin, les enjeux liés à la collecte de preuves en mer, aux poursuites judiciaires et à l'exécution des peines sont des sujets spécifiques qui méritent d'être approfondis dans des travaux de recherche futurs.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

OUVRAGES MONOGRAPHIQUES

I. Ouvrages de droit international public et de relations internationales

ALVAREZ A., *Le droit international nouveau dans ses rapports avec la vie actuelle des peuples*, Paris, Pedone, 1959, 636 p.

BARRAUD B., *L'État : entre fait et droit*, Paris, L'Harmattan, 2015, 416 p.

BIPOUN-WOUM J.-M., *Le droit international africain : problèmes généraux, règlement des conflits*, Paris, LGDJ, 1970, 327 p.

BLEDSON R.L. et BOCZEK B.A., *The International Law Dictionary*, Santa Barbara, Calif, ABC-Clio, 1987, 422 p.

BODIN J., *Les six livres de la République (un abrégé du texte de l'édition de Paris de 1583)*, Paris, Le livre de poche, 1993, 607 p.

BROWNLIE I., *Principles of Public International Law*, 5e éd., New York, Clarendon Press, 1998, 743 p.

BURDEAU G., *L'État*, Paris, Éditions du Seuil, 2009, 204 p.

CARRE DE MALBERG R., *Contribution à la théorie générale de l'État (1920)*, rééd., Paris, Dalloz, 2003, 1525 p.

CLAPHAM A., *Brierly's Law of Nations : An Introduction to the Role of International Law in International Relations*, 7è ed Oxford, Oxford University Press, 2012, 518 p.

COMBACAU J. et SUR S., *Droit international public*, 13e éd., Paris, LGDJ, 2019, 882 p.

CRAWFORD J., *The Creation of States in International Law*, 2e éd., Oxford New York, Clarendon Press Oxford University Press, 2006, 870 p.

DAVID C.-P., *La guerre et la paix : approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie*, 2è, Paris, Presses de Sciences Po, 2006, 463 p.

DE BRICHAMBAUT M.P., DOBELLE J-F., COULEE F., *Les leçons de droit international public*, 2e éd., Paris, Dalloz, 2011, 701 p.

DE LA SABLIERE J-M., *Le Conseil de sécurité des Nations Unies : ambitions et limites*, 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 2018, 397 p.

DEGAN V.D., *L'interprétation des accords en droit international*, La Haye, M, Nijhoff, 1963, 176 p.

DESCHAUX-DUTARD D., *Introduction à la sécurité internationale*, Fontaine, Presses universitaires de Grenoble, 2018, 255 p.

DINH N. Q., PELLET A., DAILLIER P., M. FORTEAU, MIRON A., *Droit international public*, 9e éd., Paris, LGDJ, 2022, 2047 p.

DJEFFAL C., *Static and Evolutive Treaty Interpretation : A Functional Reconstruction*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016, 418 p.

DUGUIT L., *Traité de droit constitutionnel*, Paris, E. de Boccard, 1927, 763 p.

DUPRAT J.-P., *Les fondements de la théorie de l'État moderne*, Paris, LGDJ, 2019, 179 p.

DUPUY P.-M., KERBRAT Y., *Le droit international public*, 16e éd., Paris, Dalloz, 2022, 994 p.

DUPUY R.-J., *Dialectique du droit international : souveraineté des États, communauté internationale et droits de l'humanité*, Paris, Pedone, 1999, 371 p.

F.COUVENIN-MATSUMOTO, *L'effectivité du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2014, 692 p.

FAWCETT J. E. S, *The Law of Nations*, London, Allen Lane The Penguin Press, 1986,

FAY F.-M., *La nationalité des navires en temps de paix*, Paris, Pedone, 1973, 81 p.

FRANESKAKIS P., *Répertoire de droit international*, Paris, Dalloz, 1968, 1035 p.

GARDINER R.K., *Treaty Interpretation*, Oxford, Oxford University Press, 2008, 523 p.

GIRAUD E., *La révision de la Charte des Nations Unies*, Leyde, A.W. Sijthoff, 155 p.

GUGGENHEIM P., *Traité de droit international public*, t. I., Genève, Librairie de l'Université, 1953, 352 p.

KELSEN H., *Théorie pure du droit*, trad. Charles Eisenmann, Paris, LGDJ, 1999, 367 p.

KOLB R., *L'article 103 de la Charte des Nations Unies*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff, 2014, 350 p.

KRASKA J., PEDROZO R., *International Maritime Security Law*, Boston, Brill Nijhoff, 2013, 939 p.

HAURIOU M., *Principes de droit public à l'usage des étudiants en licence, 3e. année et en doctorat ès-sciences politiques*, 2e édition, Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1916, 828 p.

MARIE A., *Le silence de l'État comme manifestation de sa volonté*, Paris, Pedone, 2018, 719 p.

NÚÑEZ J.E., *Cosmopolitanism, State Sovereignty and International Law and Politics : A Theory*, London /New York, Routledge, Taylor & Francis Group, 2024, 202 p.

P.TEIXEIRA, *Le conseil de sécurité à l'aube du XXIe siècle : quelle volonté et quelle capacité a-t-il de maintenir la paix et la sécurité internationales ?* Genève, UNIDIR, 2002, 107 p.

REUTER P., *Droit international public*, 6e éd., Paris, PUF, 1983, 595 p.

REUTER P., SUR S. et HUBERT T., *L'interprétation en droit international public*, Paris, LGDJ, 1974, 449 p.

ROUSSEAU C., *Droit international public*, 3e éd., Paris, Dalloz, 1987, 411 p.

ROUYER-HAMERAY B., *Les compétences implicites des organisations internationales*, Paris, LGDJ, 1962, 110 p.

SANTULLI C., *Irrégularités internes et efficacité internationale de la nationalité*, Paris, LGDJ, 1995, 97 p.

SIBERT M., *Traité de droit international public : le droit de la paix*, Paris, Dalloz, 1951, 812 p.

SUR S., *L'interprétation en droit international public*, Paris, LGDJ, 1974, 449 p.

VERHOEVEN J., *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000, p. 856.

WOOD M., STHOEGER E., *The UN Security Council and International Law*, 1re éd., Cambridge, Cambridge University Press, 2018, 230 p.

WOUTERS J., *The Europeanisation of International Law : the Status of International Law in the EU and its Member States*, The Hague, T.M.C. Asser Press, 2008, 238 p.

II. Ouvrages spécialisés en droit de la mer et en droit maritime

ALOUPI N., *La nationalité des navires en droit international public*, Paris, Pedone, 2020, 536 p.

APOLLIS G., *L'emprise maritime de l'État côtier*, Paris, Pedone, 1981, 293 p.

ARNOLD-FORSTER W., *The New Freedom of the Seas*, Londres, Methuen, CO. LTD, 1942, 134 p.

BERDUD C. E., *Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale : Portée du régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Bruylant, Bruxelles, 2007, 162 p.

BOOTH K., *Law, Force and Diplomacy at Sea*, London, George Allen & Unwin, 1985, 231 p.

CHAPLEAU P. et PANCRACTIO J.-P., *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, Paris, Vuibert, 2014, 223 p.

CHAUMETTE P., *Le droit de l'océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Martial Pons, Madrid, 2019, 546 p.

CHURCHILL R. R., LOWE A.V. et SANDER A., *The law of the sea*, 4e éd., Manchester, Manchester University Press, 2022, 897 p.

DE BUSTAMANTE Y SIRVEN A. S., *La mer territoriale*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1930, 304 p.

DE FERRON O., *Le droit international de la mer, t. II*, Paris, Librairie Minard, 1960, 264 p.

DUPUY R.-J., *L'océan partagé : analyse d'une négociation : troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, Paris, Pedone, 1979, 287 p.

FATTAL A., *Les conférences des Nations Unies et la Convention de Genève du 9 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë*, Beyrouth, Librairie du Liban, 1968, 319 p.

GAVOUNELI M., *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden Boston, M. Nijhoff, 2007, 284 p.

GOODMAN C., *Coastal State Jurisdiction over Living Resources in the Exclusive Economic Zone*, Oxford, Oxford University Press, 2021, 371 p.

JESSUP P.C., *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, New-York, G.A. Jennings CO INC, 1927, 549 p.

KLEIN N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 350 p.

KRASKA J. et PEDROZO R., *International Maritime Security Law*, Leiden / Boston, Brill Nijhoff, 2013, 939 p.

LANGLAIS P., *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruxelles, Bruylant, 2018, 955 p.

LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Marseille, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2007, 829 p.

LE HARDY M., *Que reste-t-il de la liberté de la pêche en haute mer ? De l'exploitation individuelle à la gestion collective, Essai sur le régime juridique de l'exploitation des ressources biologiques de la haute mer*, Paris, Pedone, 2002, 427 p.

LUCCHINI L. et VOELCKEL M., *Droit de la mer, t.II. Délimitation, navigation, pêche*, Paris, Pedone, 1996, 717 p.

LUCCHINI L., VOECKEL M., *Droit de la mer, t.I, La mer et son droit, les espaces maritimes*, Paris, Pedone, 1990, 640 p.

MAHAN A.T., *The Influence of Sea Power upon History : 1660-1783*, London, Methuen, 1965, 557 p.

MAHINGA J.-G., *Le Tribunal international du droit de la mer*, Bruxelles, Bruxelles, Larcier, 2013, 376 p.

MATEESCO MATTE N., *Deux frontières invisibles : de la mer territoriale à l'air territorial*, Paris, Pedone, 1965, 294 p.

MOULDI MARSIT M., *Le Tribunal du droit de la mer : présentation et textes officiels*, Paris, Pedone, 1999, 75 p.

NERI K., *L'emploi de la force en mer*, Bruxelles, Bruylant, 2013, 625 p.

NGUYEN L.N.G.O.C., *The Development of The Law of The Sea By UNCLOS Dispute Settlement Bodies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023, 328 p.

PAPPAFAVA V., *De la mer territoriale et la soumission des navires étrangers à la juridiction locale*, Paris, V. Lecoffre, 1902, 16 p.

PETRY R., *La situation juridique des migrants sans statut légal : entre droit international des droits de l'homme et droit suisse des migrations*, Genève, Schulthess Editions romandes, Genève, 2013, 308 p.

RICARD P., *La conservation de la biodiversité dans les espaces maritimes internationaux : un défi pour le droit international*, Paris, Pedone, 2019.

RODIERE R., DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, 12e éd., Paris, Dalloz, 1997, 612 p.

SAHEB-ETTABA A., *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances novices et potentiellement dangereuses*, Montréal, Ed. Thémis, 2000.

SIMONNET M.-R., *La Convention sur la Haute mer adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, Paris, LGDJ, 1966, 292 p.

TANAKA Y., *The international Law of the sea*, 3e éd., Cambridge, Cambridge University Press, 2019, 557 p.

VINCENT P., *Droit de la mer*, 2e éd., Bruxelles, Bruylant, 2020, 413 p.

WERNER A-R., *Traité de droit maritime général*, Genève, Librairie Droz, 1964, 502 p.

III. Autres ouvrages

CATALA P. , F. TERRÉ , *Procédure civile et voies d'exécution*, 2e éd., Paris, PUF, 1976, 543 p.

FRICERO N., *Procédures civiles d'exécution*, Paris, Gualino, 2020,

HOONAKKER P., *Procédures civiles d'exécution*, 13e éd., Bruxelles, Bruylant, 2024, 590 p.

LEMAN-LANGLOIS S., *La sociocriminologie*, 2e éd. augmentée et mise à jour, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2022, 254 p.

LEROY J., *Procédure pénale*, 7e éd., Paris, LGDJ, 2021, 717 p.

NAVARE-LAROCHE C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 447 p.

NICOD B., *Les voies d'exécution*, 2e éd., Paris, PUF, 1994, 127 p.

RASSAT M.-L., *Droit pénal général*, 4e éd., Paris, Ellipses, 2017, 685 p.

REBUT D., « La piraterie maritime d'hier à aujourd'hui », in *La piraterie maritime, les entretiens de Royan*, Bruxelles, Larcier, 2011, 169 p.

ROBERT S., *L'Erika : responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Pedone, 2003, 259 p.

SAURON J.-L., *Procédures devant les juridictions de l'Union européenne et devant la CEDH*, 1^{re} éd., Paris, Gualino-Lextenso, 2010, 380 p.

DICTIONNAIRES ET LEXIQUE JURIDIQUES

GUINCHARD S., T. DEBARD (dir.), *Lexique des termes juridiques*, 3e éd., Paris, Dalloz, 2023, 1136 p.

PUIGELIER C., *Dictionnaire juridique*, 4e éd., Bruxelles, Bruylant, 2023, 1284 p.

SALMON J. (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, 1198 p.

MAX PLANCK ENCYCLOPEDIA OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW

BANTEKAS I., « Criminal Jurisdiction of States under International Law », *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2011, pp.1-13.

CAMINOS H., « Hot Pursuit », *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2013, pp. 1-6.

RECUEIL DES COURS DE L'ACADÉMIE DE DROIT INTERNATIONAL DE LA HAYE

BONASSIES P., « La loi du pavillon et le respect de la souveraineté de l'État du pavillon », *RCADI*, t.128, 1969, pp. 505-629.

CASADO RAIGÓN R., « La contribution des juridictions internationales au développement du droit de la mer », *RCADI*, vol 434, 2023, pp. 215-511.

DE ORUE Y ARREGU J. R., « Le régionalisme dans l'organisation internationale », *RCADI*, vol. 53, 1935, pp. 1-95.

EHRlich L., « L'interprétation des traités », *RCADI*, vol. 24, 1928, pp.1-145.

FEDOZZI P., « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, t.10, Paris, Librairie Hachette, 1927, pp.1-222.

LAUTERPACHT H., « Les travaux préparatoires et l'interprétation des traités », *RCADI*, vol.48, 1934, pp.713-843.

MAZZESCHI R.P., « Responsabilité de l'État pour violation des obligations positives relatives aux droits de l'homme », *RCADI*, vol.333, 2008, pp. 175-505.

SCERNI M., « Les espaces maritimes et le pouvoir des États », *RCADI*, vol.122, 1967, pp. 107-172.

OUVRAGES COLLECTIFS

I. Chapitre ou contribution dans un ouvrage collectif

ALABRUNE F., « Perspectives juridiques : Les conditions d'établissement du domaine maritime français », in A. MIRON, D-S.ROBIN (dir.), *Atlas des espaces maritimes de la France*, Paris, Pedone, 2022, pp. 45-55.

ANDERSON D. H., « Some Aspects of the Use of Force in Maritime Law Enforcement » , in C. RAGNI CHIARA, C. PITEA, N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI (eds) *International Courts and the Development of International Law : Essays in Honour of Tullio Treves*, The Hague, T.M.C. Asser Institute Springer, 2013, pp. 233-243.

BALMOND L., « La sécurité collective », in S. DOUMBE-BILLE, (dir.), *La régionalisation du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2012, pp. 21-51.

BARNES R. A., « Section 3 : Innocent Passage in the Territorial Sea », in A. PROELSS(ed), *United Nations Convention on the Law of the Sea : A Commentary*, München Oxford Baden-Baden, C.H. Beck Hart Publishing Nomos, 2017, pp. 176-253.

BELLIARD E., « La répartition des compétences entre l'ONU et les États », in R. CHEMAIN, A. PELLET, *La Charte des Nations Unies, constitution mondiale ?* Paris, Pedone, 2006, pp.37-43.

BERMES A., « Les espaces maritimes sous juridiction nationale », in A. PIQUEMAL, A.BERMES, M. SAVINI, G.RINGEARD, Y.SOULIOTIS, A. LEONETTI, J.P. QUENEUDEC, *La France et le droit de la mer*, Paris, CNEXO, 1974, pp. 45-83.

BEURIER J-P., « Tribunal international du droit de la mer (TIDM) », in J-P. BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, 3e éd., Paris, Dalloz, 2014, pp.174-181.

BJORGE E., « The Vienna Rules, Evolutionary interpretation, and the Intentions of the Parties », in A. BIANCHI, D. PEA, M. WINDSOR(eds), *Interpretation in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2015, pp. 189-203.

BLANCO-BAZAN A., « The IMO: Working within the UNCLOS Framework and Global Ocean Governance », in D. J. ATTARD, R. BALKIN, D. GREIG, *The IMLI treatise on global*

ocean governance, Volume III: IMO and global ocean governance, Oxford, Oxford University Press, 2018, pp.27- 49.

BORE EVENO V., « La prise en compte des exigences environnementales dans l'interprétation juridictionnelle du droit de la mer », in P. CHAUMETTE(dir.), *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation*, Université de Nantes Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2019, pp.99-120.

BOTHE M., « Les limites des pouvoirs du Conseil de sécurité », in R-J DUPUY (ed), *Le développement du rôle du Conseil de sécurité : peace-keeping and peace-building*, Colloque de La Haye, 21-23 juillet 1992, Dordrecht/Boston /London, M. Nijhoff, 1993, pp. 67-81.

CAFLISCH L., « Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation », in D. BARDONNET, M.VIRALLY(dir.), *Le nouveau droit international de la mer*, Paris, Pedone, 1983, pp.35-116.

CHAUMETTE A.-L., PARIZOT R., « Propos introductifs », in A.-L. CHAUMETTE, R. PARIZOT (dir.), *Les nouvelles formes de criminalité internationale : dialogues entre pénalistes et internationalistes*, Paris, Pedone, 2021, pp.3-6.

D'ARGENT P., J. D'ASPREMONT LYNDEN, F. DOPAGNE, R. VAN STEENBERGHE, « Chapitre VII : Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression – Article 39 », in A.PELLET, J-P COT (dir.), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, pp.1131-1170.

EVANS M. D., « The Law of the sea », in M. D. EVANS (ed), *International Law*, 5è ed, Oxford, Oxford University Press, 2018, pp. 635-674.

GAUTHIER P., « Quelques observations sur le soi-disant caractère inadapté du droit international face aux actes de criminalité en mer », in L. LE HARDY DE BEAULIEU (dir.) *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, pp.51-73.

GOODWIN-GILL G. S., « Setting the Scene: Refugees, Asylum Seekers, and Migrants at Sea – the Need for a Long-term, Protection-Centred Vision », in V. MORENO-LAX, E. PAPASTAVRIDIS (eds), *Boat Refugees and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach: Integrating Maritime Security with Human Rights*, Brill Nijhoff, 2016, pp. 17-31.

GRAF VITZHUM W., « Droit de l'environnement marin et régionalisme », in W. GRAF VITZHUM, C. IMPERIALI (dir.), *La protection régionale de l'environnement marin : approche européenne*, Paris, Economica, 1992, pp.11-15.

GUILFOYLE D., « Maritime security », in R. GEIß, N. MELZER (eds), *The Oxford handbook of the international law of global security*, Oxford, Oxford University Press, 2021, pp.291-309.

IMPERIALI C., « L'adaptation aux particularités des mers régionales européennes », in W. VITZHUM, C. IMPERIALI (dir.), *La protection régionale de l'environnement marin : approche européenne*, Paris, Economica, 1992, pp. 17-28.

KARAGIANNIS S., « Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer », in A. ONDOUA, D. SZYMCZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2009, pp.117-151.

LABROT V., « Compétences des États et droit de la mer : regard sur les compétences pénales », in A. CUDENNEC, *Le droit pénal et la mer*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, pp.21-44.

LACHS M., « Article 1, commentaire général », in A. PELLET, J-P COT (dir.), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, pp.313-336.

LIJNZAAD L., « As Times Goes By: A preliminary Inquiry Into the “Object and purpose” of the Law of the Sea Convention », in K. SIIG, B. FELDTMANN, F.M.W. BILLING, (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea : A System of Regulation*, London/New York/Routledge, Taylor & Francis Group, 2024, pp. 264-281.

LOWE V., « Foreword », in M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden Boston, M. Nijhoff, 2007, pp. viii- viii.

LUIS JESUS J., « The Tribunal's Jurisprudence and Its Contribution to the Rule of Law », in *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law : 1996-2016*, pp. 29-44.

MARGUENAUD J-P, « Rapport introductif: la fonction consultative des juridictions internationales », in A. ONDOUA, D. SZYMCZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2009, pp. 9-17.

MONTAS A., « 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 (dir.), *La criminalité en mer*, La Haye, Martinus Nijhoff, 2014, pp.457-481.

NERI K., « La sous-régionalisation », in S. DOUMBE-BILLE, (dir.), *La régionalisation du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2012, pp. 209-240.

NGOUMTSA ANOU G., « La régionalisation par le droit : l'exemple de l'OHADA », in S. DOUMBE-BILLE, (dir.), *La régionalisation du droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2012, pp. 189-207.

PAPASTAVRIDIS E.D., « Crimes at Sea: a Law of Perspective », in E. D. PAPASTAVRIDIS, K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, pp.3-52.

PELLET A., « Propos introductifs », in R. CHEMAIN, A. PELLET, *La Charte des Nations Unies, constitution mondiale ?* Paris, Pedone, 2006, pp.175-177.

PELLET A., J-P COT A., « Avant-propos », in A. PELLET, J-P COT (dir.), *La Charte des Nations Unies : commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, pp. VIV-XVI.

PETERS, A. « Functions and Powers: article 24 », in B. SIMMA, D-E. KHAN, G. NOLTE (eds), *The Charter of the United Nations : a Commentary*, 3è ed., Oxford, Oxford University press, 2012, pp. 762-786.

PROELSS A., T. HOFMANN, « Law of the Sea and Transnational Organised Crime », in P. HAUCK, S. PETERKE (eds), *International Law transnational Organised Crime*, Oxford, Oxford University Press, 2016, pp.422-447.

QUENEUDEC J-P., « Synthèse des positions françaises en matière de droit de la mer », in PIQUEMAL, A. BERMES, M. SAVINI, G.RINGEARD, Y.SOULIOTIS, A. LEONETTI, J.P. QUENEUDEC, R-J. DUPUY (Préface), *La France et le droit de la mer*, Paris, CNEXO, 1974, pp. 207-221.

ROBERT P., « La sociologie du crime », in R. MERLE, *Les mondes du crime : introduction à la connaissance du fait criminel*, Toulouse, Privat, 1968, pp.47-71.

G. ROUJOU DE ROUBEE, « La sanction du crime », in R. MERLE, *Les mondes du crime : introduction à la connaissance du fait criminel*, Toulouse, Privat, 1968, pp. 163-185.

RUNAVOT M-C., « La fonction consultative de la Cour internationale de justice », in, A. ONDOUA, D. SZYMCZAK (dir.), *La fonction consultative des juridictions internationales*, Paris, Pedone, 2009, pp.21-45.

SALAMANCA-AGUADO M. E., «The Trafficking of People and Smuggling of Migrants at Sea: New Approaches at the European Level », in P. A. FERNÁNDEZ-SÁNCHEZ (ed) *New Approaches to the Law of the Sea (In Honor of Ambassador José Antonio de Yturriaga-Barberán)*, Séville, Nova Science Publishers, 2017, pp. 259-271.

SCHIFFF BERMAN P., « Jurisdictional pluralism », in S. ALLEN, D. COSTELLOE, M. FITZMAURICE, P. GRAGL, E. GUNTRIP (eds), *The Oxford Handbook of Jurisdiction in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2019, pp.121-160.

SOREL J-M., « 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 (dir.), *Le contentieux de l'urgence et l'urgence dans le contentieux devant les juridictions internationales : regards croisés*, Paris, Pedone, 2001, pp.7-55.

SUR S., « Le multilatéralisme est un sport de combat », in J. FERNANDEZ, J-V. HOLEINDRE, *Nations désunies ? : la crise du multilatéralisme dans les relations internationales*, Paris, CNRS éditions, 2022, pp. 319-343.

SZUREK S., « La charte des Nations Unies, Constitution mondiale ? », in A.PELLET, J-P COT (dir.), *La Charte des Nations Unies :commentaire article par article*, 3e éd., Paris, Economica, 2005, pp. 29-68.

TANAKA Y., « The impacts of the Tribunal's Jurisprudence on the Development of International Law », in *The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Rule of Law : 1996-2016*, Leiden Boston, Brill Nijhoff, 2018, pp.161-178.

TANGREDI S. J., « Globalization and Sea Power: Overview and Context », in S. J. TANGREDI (ed), *Globalization and Maritime Power*, Washington D.C., National Defense University Press, 2002, pp.1-26.

TRAPP K.N., « La criminalité en mer : l'approche du droit international », in E.D. PAPASTAVRIDIS et K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, La Haye, Martinus Nijhoff, 2014, pp.53-93.

TREBULLE F.G., « Les fonctions de la responsabilité environnementale : réparer, prévenir, punir », in C. CANS, *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Paris, Dalloz, 2009, pp.17-43.

TRELAWNY C., « The IMO : Maritime Security, An essential Feature for Sustainable Maritime Development and Global Ocean Governance », in D. J. ATTARD, R. BALKIN, D. GREIG, *The IMLI treatise on global ocean governance, Volume III: IMO and global ocean governance*, Oxford, Oxford University Press, 2018, pp.101-123.

TREVISANUT S., « The exercise of Administrative Functions by ITLOS: A comment on prompt Release Cases », in C. RAGNI, C. PITEA, N. BOSCHIERO, T. SCOVAZZI (eds.), *International Courts and the Development of International Law : Essays in Honour of Tullio Treves*, The Hague, T.M.C. Asser Institute Springer, 2013, pp.309-321.

VETROVSKY J., « Interpretation of international treaties and the role of Articles 31 and 32 of the Vienna Convention on the Law of Treaties : A Wittgensteinian perspective », in A. L. KJÆR, J. LAM (eds), *Language and Legal Interpretation in International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2022, pp.111-128.

VIGNES D., « La Communauté européenne dans le domaine du droit général de la mer », in T. TREVES, L. PINESCHI (eds), *The Law of the Sea : the European Union and its Member State*, The Hague Boston Cambridge, Martinus Nijhoff Publishers, 1997, pp.7-26.

II. Traités de droit international de la mer

ALOUPI N., « La mise en œuvre du pouvoir de police », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN, T. TREVES (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, Pedone, 2017, pp. 935-961.

AMERI M., « Les domaines d'intervention du pouvoir de police », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN, T. TREVES (dir.), *Traité de droit international de la mer*, pp. 907-935.

DUPUY R-J., « La mer sous compétence nationale », in R-J. DUPUY et D. VIGNES (dir.), *Traité du nouveau droit de la Mer*, Paris, Economica, 1985, pp. 219-273.

ROCCATI M., « Les personnes privées », in M.FORTEAU, J-M.THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, Pedone, 2017, pp.305-330.

III. Mélanges

BEURIER J-P., « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit : mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Queneudec*, Paris, Pedone, 2003, pp.87-99.

BONASSIES P., « Faut-il abroger l’avis du Conseil d’État du 28 Octobre 1806 ? », in *Mélanges offerts à L. Lucchini et J-P, Quéneudec, La mer et son droit*, pp.101-109.

BULA-BULA S., « L’odyssée du droit de la mer dans les abysses », in E. YAKPO, T, BOUMEDRA(eds), *Liber Amicorum Judge Mohammed Bedjaoui*, The Hague London Boston, Kluwer Law International, 1999, pp.61-141.

KAMTO M., « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit, mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Queneudec*, Paris, Pedone, 2003, pp.343-373.

N’DIAYE T. M., « Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer », in L. DEL CASTILLO (ed), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea : Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Leiden Boston, Brill Nijhoff, 2015, pp.622-653.

QUENEUDEC J-P., « L’Afrique et le nouveau droit de la mer », in *L’État moderne, horizon 2000 : aspects internes et externes, Mélanges offerts à P.-F. Gonidec*, Paris, LGDJ, 1985, pp.523-528.

VOELCKEL M., « La liberté des mers avec leur solitude... », in *Mélanges offerts à Emmanuel Langavant* Paris / Montréal, L’Harmattan, 1999, pp. 431- 433.

IV. Actes de colloque

ALOUPI N., « La jurisprudence du Tribunal du droit de la mer et l'État du pavillon », in G. LE FLOCH(dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, Actes du colloque, 2-3 juin 2016, Paris, Pedone, 2018, pp. 223-244.

BEURIER J-P., « Rapport général : La liberté de navigation, de l'énoncé du principe à l'inventaire du contenu », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco, 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, pp.107-114.

BOISSON DE CHAZOURNES L., « Qu'est-ce que la pratique en droit international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève des 15, 16 et 17 mai 2003, Paris, Pedone, 2004, pp.13-47.

CAFLISCH L., « La pratique dans le raisonnement du juge international », in SFDI, *La pratique et le droit international*, Colloque de Genève des 15, 16 et 17 mai 2003, 2004, pp. 25-157.

COT J-P., « Le regard du juge sur le Tribunal international du droit de la mer », in G. LE FLOCH (dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, Actes du colloque, 2-3 juin 2016, Paris, Pedone, 2018, pp.357-359.

DUBOUIS L., « Les rapports du droit régional et du droit universel », in SFDI, *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, Colloque de Bordeaux, Paris, Pedone, 1977, pp.263-287.

FERNANDEZ J., « La mer, zone de survie, conclusions », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp.185-192.

GAUTRON J-C., « Avant-propos », in SFDI *Régionalisme et universalisme dans le droit international contemporain*, Actes du Colloque de Bordeaux des 20-21-21 mai 1976, Paris, Pedone, 1977, pp.3-44.

GOHIN O., « Le droit de la police en mer », in *Colloque Droits maritimes et Défense*, École militaire 28 et 29 mars 1996, Paris, Ministère de la Défense, 1996, pp. 72-81.

JARMACHE E., « Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale (l'espace maritime communautaire) », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco des 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, pp.17-24.

KARAGIANNIS S., « Ordre public et liberté des mers en tant que fondement du droit de la mer », in, A.CUDENNEC (dir.), *Ordre public et mer*, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011, Paris, Pedone, 2012, pp.45-62.

LANFRANCHI M-P., « Observations sur l'application de la Convention européenne des droits de l'homme en mer », in N. GUILLET, *Mer et droits fondamentaux de la personne humaine*, Bayonne, Institut francophone pour la justice et la démocratie, 2022, pp.53-77.

LANFRANCHI M. P., « Le principe des responsabilités communes, mais différenciées dans les instruments internationaux relatifs à la biodiversité », in SFDI, *Droit international et développement*, Colloque de Lyon du 22 au 24 mai 2014, Paris, Pedone, 2015, pp.387-397.

LAVAL P-F., « La projection en haute mer des pouvoirs souverains de l'État aux fins de protection des droits fondamentaux. Retour sur la jurisprudence de la Cour de Strasbourg », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp.75-90.

LE FLOCH G., « L'Union européenne : Chef de file dans les affaires maritimes internationales ? », in A. CUDENNEC, G. GUEGUEN-HALLOUET (dir.), *L'UE et la mer : 60 ans après les Traités de Rome*, Actes du colloque de Brest 23 et 24 novembre 2018, Paris, Pedone, 2019, pp.65-86.

LE FLOCH G., « La protection des droits fondamentaux dans le cadre de l'usage de la force en mer », in H.RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp.123-148.

LE FLOCH G., « Le Tribunal international du droit de la mer : Bilans et perspectives », in G. LE FLOCH(dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, Colloque de Paris des 2 et 3 juin 2016, Paris, Pedone, 2018, pp.11-58.

LE GOAZIOU B., « L'emploi de la force en mer », in INDEMER, *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer vingt ans après : pratique opérationnelle des États*, Paris, Pedone, 2015, Journée débat du 5 février 2015, Paris, Pedone, 2015, pp.107-112.

LE MORVAN D., « La politique communautaire de protection de l'environnement marin », in *Droit de l'environnement marin : développements récents*, Actes du colloque de Brest des 26 et 27 novembre 1987, Paris, Economica, 1988, pp.103-132.

MALABAT V., « Libres propos sur les conflits en droit pénal », in M. PUERCHAVY, F. KRENC, *Droit répressif au pluriel : droit interne, droit international, droit européen, droits de l'homme, Liber amicorum en l'honneur de Renée Koering-Joulin*, Anthémis, Limal, 2014, pp.528-548.

MALLARD P., « La police en mer », in *Colloque Droits maritimes et Défense*, École militaire 28 et 29 mars 1996, Paris, Ministère de la Défense, 1996, pp.67-71.

MARTIN J-C., « L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco, 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, pp.147-169.

NADAL J-L., « Allocution inaugurale », in *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'autorité judiciaire*, Colloque de la Cour de Cassation et la Marine Nationale du 1^{er} avril 2011, Paris, Centre d'études supérieures de la Marine, 2011, pp.6-12.

NDIAYE T.M., « Les droits de l'homme et la mer : libres propos », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp. 327-338.

ODIER F., « Rôle de l'Union européenne sur le renforcement des administrations maritimes et impact de l'agence européenne sur la sécurité maritime », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco, 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, pp.143-146.

PELLET A., « Quelques propos conclusifs », in H. RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp.339-344.

QUENEUDEC J-P., « Conclusions générales », in *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération*, Colloque international de Monaco, 17 et 18 octobre 2013, Paris, Pedone, 2014, pp. 371-375.

RASPAIL H., « Les droits de l'homme et la mer – Rapport introductif : l'homme comme sujet du droit de la mer », in H.RASPAIL(dir.), *Les droits de l'homme et la mer*, Actes du colloque du Mans, 24 et 25 mai 2018, Paris, Pedone, 2020, pp. 9-50.

REGLAT-BOIREAU A., « La marine nationale, acteur de Montego Bay », in *Colloque Droits maritimes et Défense*, École militaire 28 et 29 mars 1996, Paris, Ministère de la Défense, 1996, pp.43-51.

SOREL J-M., « Mer calme à peu agitée, sans avis de tempête », in G. LE FLOCH (dir.), *Les vingt ans du Tribunal international du droit de la mer*, Actes du colloque, 2-3 juin 2016, Paris, Pedone, 2018, pp. 393-398.

SOREL J-M., « L'élargissement de la notion de menace contre la paix », in SDFI, *Le chapitre VII de la Charte des Nations unies*, Colloque de Rennes, Paris, Pedone, 1995, pp.3-57.

TREVES T., « Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales », in R. BEN ACHOUR, S. LAGHMANI, *Justice et juridictions internationales*, IVe Rencontre internationale de Tunis des 13, 14 et 15 avril 2000, Paris, Pedone, 2000, pp.101-126.

TREVES T., « Les lectures nationales de la Convention de Montego Bay », in *Colloque Droits maritimes et Défense*, École militaire 28 et 29 mars 1996, Paris, Ministère de la Défense, 1996, pp. 32-42.

TROPER M., « Table ronde : regards croisés sur les notions », in SFDI, *Les compétences de l'État en droit international*, Colloque de Rennes du 2 au 4 juin 2005, Paris, Pedone, 2006, pp.55-62.

ARTICLES

I. Annuaire français de droit international

BARDONNET D. et CARROZ J., « Les États de l'Afrique de l'Ouest et le droit international des pêches maritimes » », *AFDI*, vol. 19, 1973, pp. 837-874.

LE FLOCH G., « Le premier avis de la formation plénière du Tribunal international du droit de la mer : entre prudence et audace », *AFDI*, vol. 61, 2015, pp. 669-697.

ITEN J-L., « Les compétences de l'État du port », *AFDI*, vol 56, 2010, pp. 529-542.

LUCCHINI L., « Actes de contrainte exercés par la France en Haute mer au cours des opérations en Algérie (A propos de l'arrêt du Conseil d'État Société Ignazio Messina et Cie) », *AFDI*, vol.12, 1966, pp. 805-821.

QUENEUDEC J-P., « L'incidence de l'Affaire Torrey Canyon sur le droit de la mer », *AFDI*, vol.14, 1968, pp. 701-718.

QUENEUDEC J-P., « Domaine public : mer, air, espace, fleuves...environnements : Chroniques de droit de la mer », *AFDI*, vol.33, 1987, pp. 639-646.

ROS N., « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *AFDI*, vol. 46, 2000, pp. 496-523.

WECKEL P., « Le chapitre VII de la Charte et son application par le Conseil de Sécurité », *AFDI*, vol.37, 1991, pp. 165-202.

II. Articles de revue

ASSEMBONI-OGUNJIMI A.N., « Le contentieux de l'environnement marin devant le Tribunal international du droit de la mer », *REDE*, 2004, n° 3, pp. 255-265.

ATTARD F., « Is the Smuggling Protocol a Viable Solution to the Contemporary Problem of Human Smuggling on the High Seas ? », *JMLC*, vol. 47, 2016, pp. 219-248.

BALMOND L., « Retour sur la Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne » », *Paix et sécurité européenne et internationale*, vol. 2, 2015, pp.1-7, halshs-03155197

- BARDIN A., « Coastal state jurisdiction over foreign vessels », *PILR*, vol. 14, 2002, pp.27-76.
- BEURIER J.-P., « Les compétences de l'État riverain au-delà de la mer territoriale », *BAGF*, vol. 90-4, 2013, pp. 410-417.
- BOYLE A., « The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea », *IJMCL*, vol. 22, 2007, pp.369-381.
- BURGORGUE-LARSEN L., « A propos de la notion de compétence partagée : Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », *RGDIP*, n°2, 2006, pp. 373-390.
- GUTIÉRREZ CASTILLO V., « La zone contiguë dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », *Journal de Conseil - Conseil International pour l'Exploration de la Mer*, vol.7, 2003, pp.149-164.
- CHAUVEAU J.-P., « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XVe siècle », *Cahiers d'études africaines*, vol. 26, 1986, pp. 173-235.
- CHURCHILL R. R., « The Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea Relating to Fisheries: Is There Much in the Net? », *IJMCL*, vol. 22, 2007, pp.383-424.
- CUDENNEC A., « L'Union européenne, acteur de la gestion durable des océans », *RJE*, vol. 44, 2019, pp. 255-274.
- DEBBASCH C., « La zone contiguë en droit aérien », *RGA*, 1961, n° 3, pp. 1-18.
- DESLÈVES E., « L'Europe, la puissance et la mer », *Question d'Europe*, 2014, n° 321, pp. 1-5.
- FRANCK C., « L'émergence d'un acteur global : expansion géographique et renforcement institutionnel de l'action extérieure de l'Union européenne », *Politique européenne*, vol. 2, 2007, pp.15-33.
- GAVOUNELI M., « State Jurisdiction in Relation to the Protection and Preservation of the Marine Environment », *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. 3, 2016, pp.1-29.
- GUILLOUX B. et ZAKOVSKA K., « Développements récents du droit international relatif à la biodiversité marine », *RESE*, vol. 5, 2004, pp.1-10.
- GUNZBURG N., « Compétence pénale extraterritoriale », *RT*, vol. 18, 1932, pp.115-138.

HAFNER G., « Pros and Cons Ensuing from Fragmentation of International Law », *MJIL*, vol. 25, 2004, pp. 849- 863.

HAJJAMI N., « Que signifie l'expression prendre toutes les mesures nécessaires » dans la pratique du Conseil de sécurité des Nations Unies ? », *RBDI*, vol. 46, 2013, pp. 232-255.

JACOBSSON M., « Oil pollution liability and compensation: an international regime », *ULR*, vol. 1, 1996, pp. 260-277.

KARAGIANNIS S., « À propos de la liberté de navigation des navires de pêche », *RBDI*, vol. 52, 2019, pp.7-115.

KARAGIANNIS S., « L'article 59 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ou les mystères de la nature juridique de la zone économique exclusive) », *RBDI*, vol. 37, 2004, pp. 325-418.

KIARA N. et RICARD P., « La demande d'avis consultatif présentée par la COSIS au Tribunal international du droit de la mer : quels enjeux ? », *L'Observateur des Nations Unies*, vol.55, 2023, pp.1-21.

LAVALLEE C. et POUPONNEAU F., « L'approche globale à la croisée des champs de la sécurité européenne », *Politique européenne*, vol. 1, 2016, pp.8-29.

LEE L.T., « Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on the Law of the Sea », *AJIL*, vol. 55, 1961, pp.77-96.

LOWE V. , « Was it Worth the Effort? », *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 27, 2012, pp. 875-882.

MVENG ZAMBO J.C., « Le droit extérieur à la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer dans les arrêts du TIDM », *RBDI*, vol. 49, 2016, n° 1, pp.377- 404.

NERI K., « Le droit international face aux nouveaux défis de l'immigration clandestine en mer », *RQDI*, vol. 26, 2013, pp.123-153.

OGOULAT A.-D., « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Noroi*, 1998, n° 180, pp.587-607.

PAZARCI H., « Le concept de zone contiguë dans la convention sur le droit de la mer de 1982 », *RBDI*, vol.18, 1984, pp.249-271.

POITOU L., « La boussole stratégique, l'Europe et la stratégie de sûreté maritime », *Cahiers de la sécurité et de la justice*, 2023, n° 57, pp.11-15.

RAESTAD A., « Régime des eaux territoriales devant la codification » », *RDILC*, vol. 11, 1930, pp.147-163.

RASHBROOKE G., « The International Tribunal for the Law of the Sea: A Forum for the Development of Principles of International Environmental Law ? », *IJMCL*, vol. 19, 2004, pp.515-536.

ROS N., « Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation », *Neptunus*, vol. 27, 2021, pp.1-17.

ROTHWELL D.R., « The International Tribunal for the Law of the Sea and Marine Environmental Protection: Expanding the Horizons of International Oceans Governance », *Ocean Yearbook*, vol. 17, 2003, pp. 26-52.

SALIOU V., « Défis africains de la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée », *RDN*, 2016, n° 792, pp.87-92.

SCHLOENHARDT A. et MACDONALD H., « Barriers to Ratification of the United Nations Protocol Against the Smuggling of Migrants » », *AsianJIL*, vol. 7, 2017, pp.1-26.

SOREL J.-M., « Caractère discrétionnaire des pouvoirs du Conseil de sécurité : remarques sur quelques incertitudes partielles » », *RBDI*, vol. 37, 2004, pp. 462-483.

TASSEL Y., « Responsabilité du propriétaire du navire » », *RGD*, vol. 32, 2002, pp.642-661.

THE R., « State Criminal Jurisdiction », *MLR*, vol.9, 1967, n° 1, p. 38-95.

TREVES T., « Fragmentation of International Law: The Judicial Perspective », *Agenda Internacional*, vol. XVI, 2009, pp.213-253.

TREVES T., « Human Rights and the Law of the Sea », *Berkeley J. Int'l Law*, vol. 28, 2010, pp.1-14.

VAILLANCOURT P.A., « Hot pursuit: moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un État côtier ? » », *RQDI*, vol. 27-1, 2014, pp. 143-159.

VOGEL A., « Marine et garde-côtes : Définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime » », *Bulletin de la sécurité africaine*, 2009, n° 2, pp. 1-8.

WEMBOU M.-C.D., « L'Afrique et le droit international de la mer », *African Yearbook of International Law*, vol.1, 1993, pp. 147-179.

ZINSOU A.C., « Le Mémorandum d'entente (MOU) d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo », *Neptunus*, 15, 2009, n° 1, pp.1-13.

THÈSES DE DOCTORAT ET TEXTES REMANIÉS DE THÈSES DE DOCTORAT

BALAN G., *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer : La construction d'un cadre matériel et institutionnel*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2019, 505 p.

DA SILVA D., *Les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime*, Thèse de Doctorat, Université Paris I, 1998, 751 p.

DUVIGNEAUX H. M., *Le droit de l'État sur la mer territoriale*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, 1900, 171 p.

HABIBI H., *La notion de menace contre la paix en droit international*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2000, 387 p.

JAUREGUIBERRY E., *La mer territoriale*, Thèse de doctorat, Université de Paris, Les Presses modernes, 1932, 209 p.

LESTANG V., *Droit de la mer-droit de l'espace : vers un droit unitaire des espaces internationaux ?* Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2001,

MOROSOLI A., *Les dérogations à la règle de compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Texte remanié de Thèse de doctorat, Paris, Pedone, 2011, 485 p.

ROUX J-M., *Les pavillons de complaisance*, Texte remanié de thèse de Doctorat, Paris, LDGJ, 1959, 153 p.

SCALIERIS H., *L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'État côtier en droit de la mer*, Paris, Pedone, 2011, 485 p.

TAPE L., *La compétence internationale des juridictions françaises en matière pénale*, Thèse de doctorat, Université de Paris 1, 2011, 377 f.

TEPHANY Y., *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2019, 531 p.

TOURET C., *La piraterie au vingtième siècle : piraterie aérienne et maritime*, Thèse de doctorat, Université François Rabelais, 1990, 2 vol. 823 f.

VALLEE C., *Le plateau continental dans le droit positif actuel*, Thèse de Doctorat, 1970, Université de Paris, 359 p.

TRAITÉS, ACCORD ET CONVENTIONS INTERNATIONAUX

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910
- Convention internationale de l'opium du 23 janvier 1912
- Convention pour la répression du trafic illicite des drogues nuisibles du 26 juin 1936
- Convention pour la réglementation de la chasse à la baleine du 2 décembre 1946
- Convention portant création de l'Organisation maritime internationale du 6 mars 1948
- Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950
- Convention relative au statut des réfugiés du 28 juillet 1951
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952
- Convention sur la haute mer du 29 avril 1958
- Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë du 29 avril 1958
- Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer du 29 avril 1958
- Convention sur le plateau continental du 29 avril 1958
- Convention des pêches de l'Atlantique Nord Est du 18 mars 1959
- Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 16 décembre 1966
- Protocole relatif au statut des réfugiés du 31 janvier 1967
- Convention sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures (Convention CLC) du 29 novembre 1969

- Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969
- Convention américaine relative aux droits de l'homme du 22 novembre 1969
- Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) du 18 décembre 1971
- Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 17 décembre 1971
- Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 novembre 1974
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973
- Convention internationale sur la recherche et le sauvetage du 27 avril 1979
- Convention portant sur la conservation du saumon dans l'Atlantique du Nord du 2 mars 1982
- Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants du 10 décembre 1984.
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982
- Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires du 7 février 1986
- Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation du 10 mars 1988

- Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes du 20 décembre 1988
- Convention pour la prohibition de la pêche aux filets maillants du 24 novembre 1989
- Convention sur la conservation de la faune et de la flore de l'Antarctique du 20 mai 1980
- Convention sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures du 27 novembre 1992
- Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) du 27 novembre 1992
- Protocole portant modification de la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 27 novembre 1992
- Convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992
- Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion du 24 novembre 1993
- Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants du 4 août 1995
- Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses du 3 mai 1996
- Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée du 15 novembre 2000

- Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air ou mer additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée du 15 novembre 2000
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile dus à la pollution par des hydrocarbures de soute du 23 mars 2001
- Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique du Paris le 2 novembre 2001
- Protocole portant création d'un fonds complémentaire international pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 16 mai 2003
- 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 du 22 novembre 2009
- Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relavant pas de la juridiction nationale du 19 juin 2023

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL DE SÉCURITÉ

CSNU, Résolution 1368, S/RES/1368 (2001)

CSNU, Résolution 1540, S/RES/1540 (2004)

CSNU, Résolution 1846, S/RES/1846 (2008)

CSNU, Résolution 1838, S/RES/1838 (2008)

CSNU, Résolution 1816, S/RES/1816 (2008)

CSNU, Résolution 1887, S/RES/1887 (2009)

CSNU, Résolution 1918, S/RES/1918 (2010)

CSNU, Résolution 2018, S/RES/2018 (2011)

CSNU, Résolution 2039, S/RES/2039 (2012)

CSNU, Résolution 2246, S/RES/2246 (2015)

CSNU, Résolution 2316, S/RES/2316 (2016)

CSNU, Résolution 2383, S/RES/2383 (2017)

CSNU, Résolution 2634, S/RES/2634 (2022)

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES

AGNU, Résolution 49/28, *Droit de la mer*, 1994.

AGNU, Résolution 51/1, *Octroi à l'Organisation internationale de police criminelle (Interpol) du statut d'observateur auprès de l'Assemblée générale*, 1996.

AGNU, Résolution 55/7, *Les océans et le droit de la mer*, 2001.

AGNU, Résolution 63/111, *Les océans et le droit de la mer*, 2008.

AGNU, Résolution 62/215, *Les océans et le droit de la mer*, 2008.

AGNU, Résolution 70/235, *Les Océans et le droit de la mer*, 2016.

AGNU, Résolution 77/L.20, *Coopération entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)*, 2016.

AGNU, Résolution 71/312, *L'océan, notre avenir : appel à l'action*, 2017.

AGNU, *Renforcement de la sécurité et de la coopération dans la région de la Méditerranée*, 2021

AGNU, Résolution 76/169, *Terrorisme et droits humains*, 2021.

AGNU, Résolution 76/172, *Promotion et protection des droits humains : questions relatives aux droits humains, y compris les divers moyens de mieux assurer l'exercice effectif des droits humains et des libertés fondamentales*, 2021.

AGNU, Résolution A/77/L.33, *Assurer la viabilité des pêches, notamment grâce à l'Accord de 1995 aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs et à des instruments connexes*, 2022

RESOLUTIONS IMCO / IMO

Resolution A.83(IV), A.IV/Res.83, 1965

Resolution A.1069 (28), *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea*, A 28/Res.1069, 2013

Resolution A.1159 (32), *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea*, A 32/Res.1159, 2021

ARCHIVES DES NATIONS UNIES

GUERRERO J.G., *La codification du droit international : la première conférence (La Haye, 13 mars-12 avril 1930) (Annexes n°7)*, Paris, Pedone, 1930, 232 p.

Document A/CONF.62/WP.8/ PART II, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol IV, « Compte rendus analytiques des séances », New York, 1975

Document A/CONF.62/WP.10 et ADD.1, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol VIII, « Texte de négociation composite officieux » New York, 1977

Document A/CONF.62/L.78, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol XV, Compte rendus analytiques des séances, New York et Genève, 1981

Document A/CONF.62.122, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Document A/CONF.62/L.78, in *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol XVII, « Séances plénières », New York et Montego Bay, 1982

RAPPORTS, ÉTUDES ET GUIDES

DREW P., R. MCLAUGHLIN, *Guide sur l'emploi de la force par les sociétés privées de sûreté, Annexe B de Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, 2021, 78 p.

FALICON M., « La protection de l'environnement marin par les Nations Unies », in *Rapports économiques et juridiques*, n°9, Centre national pour l'exploitation des océans, 1981, 137 p.

KOSKENNIEMI M., *Rapport du Groupe d'étude sur la fragmentation du droit international: difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international*, in Document A/CN.4/L.682 et Add.1, 2006, 117 p.

LUNTUMBUE M., « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », *Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée*, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité, 2014, 20 p.

MUSAH A-F, *West Africa: Governance and Security in a Changing Region*, International Peace Institute, 2009, 32 p.

MVE EBANG B., « La politique de sécurité maritime du Gabon au prisme d'une stratégie intégrée », *Notes de l'Ifri*, Ifri, 2022, 30 p.

OMI, *Rapport du comité de la sécurité maritime*, 2023, 121 p.

ONUDD, *Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, 3^e ed., 2021, 226 p.

ONUDD, *Criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces*, 2013, 72 p.

ONUDD, *Rapport mondial sur les drogues : résumé analytique conclusions et incidences stratégiques*, 2019, 118 p.

ONUDD, *Rapport mondial sur les drogues*, 2005, 190 p.

ROUSSEAU T., « Union européenne : le défi maritime », *Etudes marines*, n°7, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2014, 148 p.

TISSERON A., *Lutte contre la piraterie dans le golfe de guinée l'architecture de Yaoundé : dix ans après, au milieu du gué*, Étude n° 104, Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), ministère des Armées, 2023, 40 p.

UKEJE C., W. MVOMO ELA, *Approche Africaine de la Sécurité Maritime : Cas du Golfe de Guinée*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Abuja, 2013, 52 p.

DROIT DE L'UE

I. Droit primaire

- Traité instituant la Communauté économique européenne du 25 mars 1957
- Traité sur l'Union européenne du 7 février 1992
- Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne du 7 décembre 2000
- Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne du 13 décembre 2007

II. Droit dérivé

Règlements

- Règlement (CEE) n°2141/70 du Conseil du 20 octobre 1970 portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche
- Règlement (CEE) n°170/83 du 25 janvier 1983 instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêches
- Règlement (CEE) n°3760/92 du Conseil du 20 décembre 1992 qui définit le régime communautaire de la pêche et de l'aquiculture.
- Règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche
- Règlement (CE) n°1406/2002 du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime
- Règlement (CE) n°2371 /2002 du 20 décembre 2002 sur la conservation et l'exploitation durable des ressources halieutiques en vertu de la politique de la pêche commune
- Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires
- Règlement (CE) n°2007/2004 du Conseil du 26 octobre 2004 portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne
- Règlement (CE) n° 768/2005 du conseil du 26 avril 2005 instituant une agence communautaire de contrôle des pêches et modifiant le règlement
- Règlement (UE) n°1255/2011 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2011 établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée

- Règlement (UE) n° 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règlements (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/162

Directives

- Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers
- Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions
- Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports européens modifiée par le Règlement 219/2009
- Directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes et remplaçant la décision-cadre 2002/629/JAI du Conseil

Communications

- Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions du 10 octobre 2007, *Conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne*
- Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions du 10 octobre 2007, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*
- Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et Social européen et au Comité des Régions du 13 septembre 2012, *La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime*
- Communication Conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions du 18 décembre 2013, *Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée*

- Communication Conjointe au Parlement européen et au Conseil du 6 mars 2014, *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr : éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne*
- Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et de son plan d'action du 10 mars 2023, *Renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'UE pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine maritime*

Décisions-Cadres

- Décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme
- Décision-Cadre 2002/946/JAI du Conseil du 28 novembre 2002 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers
- Décision-Cadre 2004/757/JAI du Conseil du 25 octobre 2004 concernant l'établissement des dispositions minimales relatives aux éléments constitutifs des infractions pénales et des sanctions applicables dans le domaine du trafic de drogue

Rapports

- Rapport de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions du 15 octobre 2009 sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE

AFRIQUE

- Charte africaine sur les transports maritimes du 7 mai 1975
- Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique du 15 octobre 2016

INDEX DE JURISPRUDENCE

Les affaires sont classées par ordre chronologique, de la plus ancienne à la plus récente. Les chiffres renvoient aux numéros de pages où les décisions sont mentionnées dans le texte.

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Affaires contentieuses

TIDM, *Affaire navire « Saiga » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt du 4 décembre 1997 : **327**.

TIDM, *Affaire du navire « Saiga » n°2 (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt 1er juillet 1999 : **71, 84, 274, 322, 332, 333, 344, 346**.

TIDM, *Affaires du thon à nageoire bleue (Nouvelle-Zélande c. Japon ; Australie c. Japon)*, ordonnance du 27 août 1999 : **60, 274, 291, 336**.

TIDM, *Affaire du « Camouco » (Panama c. France)*, arrêt du 7 février 2000 : **328**.

TIDM, *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*, arrêt du 18 décembre 2000 : **61, 329**.

TIDM, *Affaire de l'usine MOX (Irlande C. Royaume-Uni)*, ordonnance du 3 décembre 2001 : **293, 335**.

TIDM, *Affaire « Volga » (Fédération de Russie c. Australie)*, arrêt du 23 décembre 2002 : **295**.

TIDM, *Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour)*, ordonnance du 8 octobre 2003 : **292**.

TIDM, *Affaire du « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau)*, arrêt du 18 décembre 2004 : **296**.

TIDM, *Affaire du « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie)*, arrêt du 6 août 2007 : **297**.

TIDM, *Affaire de l'« Ara Libertad » (Argentine C. Ghana)*, ordonnance du 15 décembre 2012 : **280, 289**.

TIDM, *Affaire de l'« Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. fédération de Russie)*, ordonnance du 22 novembre 2013 : **280**.

TIDM, *Affaire du navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt du 14 avril 2014 : **84, 274, 285, 321, 323, 324, 333, 346**.

TIDM, *Affaire « Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*, mesures conservatoires, ordonnance du 24 août 2015 : **114, 289**.

TIDM, *Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique (Ghana/côte d'Ivoire)*, arrêt du 23 septembre 2017 : **274**.

TIDM, *Affaire du navire « Norstar », (Panama c. Italie)*, affaire n°25, arrêt du 10 avril 2019 : **83, 325, 344**.

TIDM, *Affaire Relative à l'immobilisation de trois navires militaires ukrainiens (Ukraine c. fédération de Russie)*, mesures conservatoires, ordonnance du 25 mai 2019 : **283**.

TIDM, *Affaire du navire « San Padre Pio » (Suisse C. Nigéria)*, ordonnance du 6 juillet 2019 : **289**.

Procédures consultatives

TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CRSP)*, avis consultatif, 2 avril 2015 : **300, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 342, 348**.

TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, ordonnance du 16 décembre 2022 : **349**.

TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission des petits États insulaires sur le changement climatique et le droit international (COSIS)*, avis consultatif du 21 mai 2024 : **310, 325, 326, 327, 329, 336, 342, 351, 353**.

COUR PERMANENTE DE JUSTICE INTERNATIONALE

CPJI, *Affaire du vapeur « Wimbledon »*, arrêt du 17 août 1923 (Angleterre, France, Italie, Japon, Pologne c. Allemagne), Rec.1923 : **48**.

CPJI, *Affaire des Concessions Mavrommatis en Palestine*, arrêt du 30 août 1924 : **302**.

CPJI, *Affaire du Lotus*, (*France c. Turquie*), arrêt du 27 Septembre 1927, Rec., 1927, Série A, n°10 : **25, 83**.

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

CIJ, *Affaire du détroit du Corfou* (fond), arrêt du 9 avril 1949 : **332**.

CIJ, *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies*, avis consultatif du 11 avril 1949 : **183**.

CIJ, *Affaire des pêcheries*, (Royaume-Uni c. Norvège), arrêt du 18 décembre 1951 : **28**.

CIJ, *Affaire Nottebohm*, (*Liechtenstein c. Guatemala*), arrêt du 6 avril 1955 : **85**.

CIJ, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord* ((République fédérale d'Allemagne c/Danemark et Pays-Bas), ordonnance du 26 avril 1968 : **64, 65**.

CIJ, *Compétence en matière de pêcheries* (Royaume-Uni c. Islande), arrêt du 25 juillet 1974 : **28, 98**.

CIJ, *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-Unis à Téhéran* (Etats-Unis d'Amérique c. Iran), arrêt du 24 mai 1980 : **332**.

CIJ, *Affaire du Plateau continental* (Jamahiriya Arabe Libyenne c. Malte), arrêt du 3 juin 1985 : **349**.

CIJ, *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci* (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt du 27 juin 1986 : **332**.

CIJ, *Délimitation maritime dans l'océan Indien*, (*Somalie c. Kenya*), arrêt du 12 octobre 2021 : **192**.

CIJ, *Violations alléguées de droits souverains et d'espaces maritimes dans la mer des caraïbes* (*Nicaragua c. Colombie*), arrêt du 21 avril 2022 : **275**.

COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

CEDH, *Soering c. Royaume-uni*, 07 juillet 1989 : **167**.

CEDH, *Andronicou et Constantinou c. Chypre*, 9 octobre 1997 : **169**.

CEDH, *Osman c. Royaume-Uni*, 28 octobre 1998 : **169**.

CEDH, *Loizidou c. Turquie (exceptions préliminaires)*, 23 mars 1995 : **166**.

CEDH, *Banković et autres c. Belgique et autres*, 12 décembre 2001 : **166**.

CEDH, *Ilașcu et autres c. Moldova et Russie*, 8 juillet 2004 : **170**.

CEDH, *Medvedev et autres c. France*, 29 mars 2010 : **167**.

CEDH, *Al-skeini et autres c. Royaume-Uni*, 7 juillet 2011 : **166**.

CEDH, *Finogenov et autres c. Russie*, 20 décembre 2011 : **169**.

CEDH, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, 23 février 2012 : **166, 167, 170**.

CEDH, *Vassis et autres c. France*, 27 juin 2013 : **156**.

CEDH, *Hassan et autres c. France*, 4 décembre 2014 : **156**.

CEDH, *CEDH, N.D. et N.T. c. Espagne*, 3 octobre 2017 : **167**.

CEDH, *Safi et autres c. Grèce*, 7 juillet 2022 : **168, 169**.

COUR DE CASSATION

Cass. Crim, arrêt du 3 mai 1995, n° 95-80.725 : **56**.

Cass. Crim, 11 janvier 2006, n° 05-85.779 : **122**.

Cass. crim, 11 juin 2008, n° 07-83.024 : **121**.

Cass. Crim, 6 novembre 2021, n°21-84.295 : **116**.

COUR D'APPEL

CA Douai, 6 mars 2007, n° 0602707 : **121**.

INDEX THÉMATIQUE

A

activités illicites, 18, 22, 33, 37, 43, 46, 50,
52, 54, 57, 59, 67, 68, 76, 77, 82, 85, 88,
91, 92, 93, 94, 103, 107, 108, 114, 117,
118, 124, 127, 130, 136, 138, 139, 142,
145, 146, 148, 149, 150, 153, 156, 157,
163, 164, 167, 168, 171, 173, 174, 180,
182, 192, 213, 214, 215, 221, 234, 236,
241, 245, 247, 248, 253, 255, 256, 259,
260, 264, 265, 266, 281, 283, 284, 295,
297, 304, 307, 313, 315, 327, 330, 351,
353, 354, 358, 386, 435

Afrique, 11, 12, 23, 179, 195, 213, 217,
227, 229, 239, 240, 241, 242, 243, 244,
245, 251, 255, 256, 258, 259, 261, 262,
263, 265, 266, 269, 376, 381, 383, 385,
395, 399

application, 28, 32, 46, 51, 62, 67, 70, 71,
72, 73, 87, 93, 98, 106, 108, 114, 115,
117, 119, 120, 121, 123, 124, 135, 138,
140, 141, 145, 148, 150, 151, 153, 156,
157, 159, 165, 166, 167, 180, 187, 188,
194, 195, 196, 198, 204, 205, 206, 212,
214, 215, 217, 218, 219, 220, 224, 225,
227, 235, 237, 238, 240, 247, 255, 268,
274, 277, 278, 279, 280, 285, 289, 291,
297, 307, 316, 318, 320, 322, 323, 326,
331, 332, 336, 337, 346, 349, 352, 358,
378, 381, 390, 392

apport, 31, 33, 96, 114, 179, 193, 207, 208,
213, 219, 247, 268, 280, 320, 322, 327,
330, 430

approche, 16, 19, 22, 24, 28, 37, 41, 49,
69, 88, 93, 97, 99, 100, 105, 106, 107,
118, 125, 126, 129, 136, 139, 149, 160,
169, 174, 177, 179, 180, 201, 202, 221,
228, 229, 230, 231, 233, 238, 239, 242,
247, 248, 255, 256, 259, 268, 272, 273,
276, 291, 294, 296, 317, 319, 327, 328,
337, 338, 339, 340, 341, 343, 346, 355,
357, 372, 375, 383, 428, 429, 430, 435

arrestation, 82, 110, 111, 112, 117, 123,
126, 155, 161, 162, 170, 226, 227, 295

arrêt, 28, 48, 56, 61, 65, 71, 83, 84, 85, 98,
121, 122, 123, 168, 169, 192, 225, 274,
275, 285, 295, 296, 297, 302, 325, 328,
332, 336, 349, 352, 381, 400, 401, 402,
403

avis consultatif, 183, 275, 278, 282, 298,
299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306,
307, 308, 309, 310, 311, 312, 325, 326,
327, 329, 336, 338, 342, 345, 346, 348,
349, 350, 351, 352, 353, 354, 372, 376,
383, 401, 402, 432

C

cadre juridique, 16, 31, 32, 33, 34, 37, 38,
39, 42, 66, 67, 73, 76, 86, 87, 91, 95, 97,
99, 100, 103, 105, 106, 107, 109, 118,
121, 125, 135, 139, 147, 148, 152, 153,

156, 157, 164, 173, 174, 177, 197, 210, 215, 217, 218, 219, 229, 248, 251, 255, 257, 261, 265, 268, 269, 272, 315, 316, 320, 330, 339, 340, 344, 355, 358, 427, 428, 429, 431, 432, 435

cadre légal, 136, 138, 139, 147, 148, 149, 150, 152, 255, 429

code, 116, 120, 121, 148, 149, 150, 155, 212, 250

communauté internationale, 29, 34, 82, 179, 180, 186, 192, 195, 197, 240, 337, 363

compétence consultative, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 308, 309, 310, 311, 312, 315, 359, 431

compétence contentieuse, 271, 272, 273, 280, 281, 283, 284, 286, 287, 298, 301, 302, 308, 318, 431

compétence d'exécution, 28

compétence exclusive, 32, 53, 82, 91, 94, 100, 109, 246, 249, 277, 324, 386

compétence juridictionnelle, 27, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 117, 120, 122, 124, 127, 165, 166, 281, 324, 429

compétence universelle, 90, 155, 196, 336

compétences, 1, 16, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 46, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 59, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 77, 82, 85, 88, 90, 91, 94, 95, 103, 105, 107, 108, 112, 113, 116, 118, 122, 125, 126, 129, 135, 136, 138, 140, 145, 157, 165, 171, 173, 174, 177, 179, 180, 181, 182, 184, 187, 189, 192, 193, 195, 196, 202, 207, 211, 227, 228, 230, 232, 237, 250, 271, 272, 273, 274, 275, 277, 280, 282, 283, 284, 286, 287, 297, 299, 305, 312, 315, 316, 320, 321, 322, 324, 327, 329, 330, 331, 334, 338, 345, 346, 350, 352, 354, 355, 357, 359, 364, 370, 372, 380, 381, 382, 426, 427, 428, 430, 431, 432, 435

complaisance, 76, 84, 86, 303, 386

connaissances scientifiques, 342, 352, 353, 359

consécration, 45, 53, 63, 68, 180, 185, 298, 304, 308, 333, 427, 431

conservation, 13, 28, 47, 59, 60, 72, 76, 97, 98, 99, 158, 183, 205, 221, 222, 224, 234, 237, 249, 275, 279, 282, 283, 285, 290, 291, 304, 305, 306, 321, 322, 333, 334, 336, 344, 345, 346, 365, 367, 388, 389, 390, 391, 392, 397, 398

consolidation, 73, 103, 129, 171, 182, 184, 187, 193, 221, 227, 228, 250, 251, 257, 259, 269, 271, 273, 275, 297, 308, 316, 320, 330, 335, 338, 350, 354, 355, 432

contexte, 16, 20, 23, 30, 32, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 49, 52, 54, 57, 59, 60, 65, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 77, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 91, 93, 94, 103, 105, 106, 107, 108, 112, 114, 118, 121, 124, 125, 127, 128, 130, 131, 136, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 147, 148, 149, 153, 156, 157, 160, 164, 167, 168, 169, 173, 182, 186, 190, 233, 238, 268, 271, 272, 273, 280, 281, 287, 298, 303, 304, 308, 312, 315, 318, 319, 320, 327, 329, 331, 336, 338, 343,

346, 347, 350, 357, 358, 359, 427, 428,
429, 431, 432

contribution, 33, 96, 167, 173, 179, 181,
183, 187, 199, 201, 209, 212, 214, 224,
232, 241, 251, 271, 273, 276, 341, 354,
359, 369, 370, 429, 430, 431, 436

contrôle, 13, 21, 27, 37, 40, 44, 54, 57, 60,
66, 69, 70, 71, 76, 77, 81, 83, 84, 85, 86,
87, 88, 91, 94, 100, 101, 102, 121, 123,
132, 133, 139, 141, 143, 147, 148, 150,
152, 153, 154, 155, 159, 160, 164, 166,
167, 171, 188, 198, 200, 204, 214, 215,
220, 224, 228, 243, 244, 249, 254, 255,
258, 261, 268, 269, 306, 324, 358, 359,
397, 398

coopération internationale, 97, 99, 177,
184, 204, 206, 208, 215, 234, 269, 358,
359

coopération régionale, 205, 233, 234, 240

crime international, 21

criminalité, 1, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23,
24, 28, 31, 32, 33, 34, 37, 39, 40, 43, 44,
46, 48, 51, 52, 54, 57, 58, 63, 68, 70, 73,
76, 78, 86, 87, 88, 89, 91, 93, 94, 95,
101, 102, 105, 114, 118, 121, 124, 130,
136, 146, 147, 148, 149, 153, 157, 161,
164, 167, 171, 173, 174, 177, 179, 180,
181, 182, 184, 186, 187, 189, 190, 191,
193, 194, 195, 197, 200, 202, 203, 204,
205, 206, 207, 208, 211, 215, 216, 217,
218, 219, 220, 224, 225, 226, 227, 228,
229, 230, 236, 238, 241, 242, 243, 244,
246, 248, 250, 251, 253, 254, 255, 257,
258, 259, 261, 262, 264, 265, 266, 268,

272, 273, 280, 281, 282, 283, 284, 287,
288, 296, 297, 298, 304, 316, 320, 321,
327, 329, 330, 331, 334, 335, 338, 339,
340, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 350,
351, 355, 357, 358, 359, 360, 371, 373,
375, 390, 391, 426, 427, 428, 429, 430,
431, 432, 435

criminalité en mer, 1, 16, 18, 21, 22, 23,
24, 28, 31, 32, 33, 34, 37, 39, 40, 44, 57,
58, 78, 105, 114, 121, 124, 130, 147,
164, 167, 171, 173, 177, 179, 182, 184,
186, 187, 189, 190, 191, 193, 195, 197,
200, 204, 205, 207, 215, 216, 219, 224,
225, 228, 229, 230, 238, 241, 248, 250,
251, 255, 261, 264, 268, 272, 273, 280,
281, 282, 283, 287, 288, 296, 297, 298,
304, 316, 320, 321, 327, 329, 330, 331,
334, 335, 338, 339, 340, 341, 343, 345,
346, 347, 350, 351, 355, 357, 358, 359,
360, 371, 373, 375, 426, 428, 430, 431,
432, 435

criminalité environnementale, 18, 206

criminel, 19, 20, 21, 22, 23, 143, 196, 207,
219, 245, 355, 373, 374

D

décision, 48, 109, 116, 121, 122, 155, 156,
169, 188, 199, 216, 253, 285, 286, 288,
291, 295, 296, 301, 303, 309, 317, 339,
343, 349, 398

défense, 26, 85, 140, 141, 143, 145, 148,
149, 150, 151, 153, 170, 263, 274

développement durable, 95

devoir, 27, 42, 66, 98, 114, 154, 168, 202, 320, 336, 343

différends, 181, 183, 271, 272, 274, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 287, 288, 297, 302, 307, 311, 326, 329, 343, 346, 354

dispositions, 31, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 67, 70, 71, 72, 73, 81, 84, 92, 96, 97, 98, 101, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 117, 118, 120, 121, 123, 124, 126, 128, 129, 132, 136, 141, 148, 151, 153, 157, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 173, 181, 182, 185, 186, 201, 205, 209, 212, 214, 216, 218, 220, 221, 222, 223, 236, 252, 262, 275, 279, 280, 281, 282, 284, 287, 289, 293, 295, 300, 305, 307, 308, 315, 317, 321, 322, 324, 328, 329, 331, 332, 334, 337, 338, 339, 341, 342, 344, 345, 346, 349, 350, 352, 358, 390, 392, 399

dissuasif, 130, 131, 246

droit de passage inoffensif, 40, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 57, 73, 107, 110, 114, 118, 123, 173, 280

droit de poursuite, 71, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 286, 322, 323, 427

droit de visite, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 100, 142, 323, 427

droit extérieur, 339, 343, 346, 383, 432

droits exclusifs, 43, 44, 58, 65, 73, 77, 82, 83, 426

droits fondamentaux, 138, 142, 148, 150, 153, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163,

164, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 174, 253, 254, 332, 358, 378, 397, 429

E

eaux archipélagiques, 39, 42, 49, 51, 52, 73, 79, 92, 117, 173

eaux intérieures, 39, 40, 41, 42, 45, 52, 53, 54, 55, 57, 73, 79, 92, 111, 112, 114, 117, 126, 128, 173, 249, 325, 330, 344, 426

échelon national, 16, 32, 37, 105, 106, 136, 138, 139, 143, 157, 272, 429

effectivité, 85, 91, 107, 183, 228, 318, 352, 363

émissions non autorisées, 32, 89, 90, 91, 281, 283

encadrement, 7, 34, 37, 38, 43, 59, 67, 88, 102, 108, 112, 118, 125, 128, 130, 147, 157, 164, 165, 167, 174, 220, 323, 340, 428, 429

enjeux, 16, 18, 23, 24, 31, 32, 33, 58, 60, 77, 89, 90, 97, 100, 106, 116, 119, 124, 130, 135, 136, 138, 143, 148, 149, 156, 157, 164, 165, 171, 173, 177, 241, 242, 243, 246, 251, 268, 283, 296, 297, 335, 337, 339, 340, 346, 352, 355, 357, 358, 360, 365, 371, 384, 395, 429, 430, 435

environnement marin, 19, 40, 54, 59, 62, 63, 66, 73, 94, 95, 96, 99, 100, 116, 130, 131, 135, 136, 139, 146, 152, 158, 183, 233, 235, 238, 247, 248, 250, 253, 260, 263, 264, 275, 281, 284, 290, 291, 293, 294, 337, 351, 365, 367, 372, 379, 381, 395, 427

équilibre, 29, 38, 41, 46, 57, 60, 61, 65, 93,
96, 105, 109, 110, 132, 133, 173, 286,
328, 359, 435

espaces maritimes, 18, 23, 27, 29, 30, 32,
33, 34, 37, 38, 39, 45, 58, 59, 64, 68, 73,
81, 83, 90, 97, 103, 109, 119, 120, 138,
139, 141, 143, 144, 145, 147, 149, 152,
158, 165, 173, 179, 180, 182, 187, 193,
200, 203, 206, 215, 219, 220, 227, 228,
233, 238, 241, 243, 260, 263, 268, 275,
282, 297, 320, 323, 355, 357, 359, 366,
367, 369, 370, 379, 402

État côtier, 16, 27, 29, 30, 32, 37, 38, 39,
40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51,
52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64,
65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 79, 89, 91,
92, 93, 97, 105, 107, 108, 109, 110, 111,
112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 123,
124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131,
132, 134, 135, 136, 141, 142, 173, 221,
223, 234, 239, 272, 275, 284, 286, 295,
297, 304, 305, 321, 322, 323, 325, 329,
334, 350, 365, 384, 386, 426, 427, 428,
435

État du pavillon, 16, 29, 30, 32, 37, 38, 39,
61, 67, 74, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85,
86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97,
100, 102, 105, 108, 111, 115, 117, 123,
150, 174, 224, 228, 275, 284, 285, 286,
297, 300, 305, 306, 307, 308, 321, 323,
324, 327, 330, 348, 350, 368, 377, 386,
427, 435

État du port, 30, 39, 40, 52, 53, 54, 55, 57,
63, 73, 89, 90, 93, 97, 117, 221, 223,

258, 321, 324, 330, 344, 345, 381, 391,
426, 435

exercice, 7, 9, 25, 26, 27, 32, 33, 41, 43,
44, 46, 48, 49, 51, 55, 57, 58, 60, 61, 65,
68, 70, 71, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88,
89, 91, 92, 93, 94, 95, 102, 103, 105,
106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113,
114, 115, 117, 118, 121, 122, 123, 124,
125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 134,
135, 136, 138, 140, 141, 142, 145, 146,
147, 148, 149, 150, 152, 153, 154, 155,
156, 157, 166, 167, 171, 173, 174, 186,
189, 197, 206, 207, 228, 246, 249, 260,
272, 273, 280, 283, 285, 286, 287, 297,
298, 303, 306, 308, 310, 312, 316, 318,
322, 323, 331, 334, 338, 345, 358, 359,
386, 393, 427, 428, 435

exploitation, 16, 17, 27, 57, 58, 59, 60, 63,
64, 65, 66, 67, 95, 96, 97, 98, 99, 100,
162, 165, 177, 220, 221, 236, 247, 249,
250, 253, 259, 272, 273, 281, 283, 285,
298, 306, 315, 321, 322, 336, 338, 339,
346, 358, 366, 395, 397, 431, 432

F

fonction, 20, 31, 61, 62, 67, 70, 95, 105,
106, 133, 146, 160, 182, 188, 193, 238,
266, 273, 298, 299, 300, 303, 304, 305,
308, 312, 313, 316, 318, 320, 327, 342,
349, 354, 358, 372, 374, 431, 432

force en mer, 33, 142, 151, 152, 167, 331,
333, 334, 344, 351, 366, 378, 379

G

gestion, 13, 37, 56, 57, 59, 60, 66, 68, 72, 87, 95, 96, 97, 98, 100, 133, 134, 143, 148, 149, 165, 180, 205, 221, 222, 224, 234, 237, 247, 249, 254, 257, 260, 268, 279, 282, 283, 285, 304, 305, 321, 322, 333, 334, 340, 344, 345, 346, 366, 382, 390, 392, 397, 398

globalisation, 33, 227, 355

golfe de guinée, 267, 396

H

haute mer, 16, 28, 32, 37, 39, 41, 56, 63, 68, 69, 70, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 117, 120, 122, 146, 148, 152, 154, 159, 160, 166, 170, 171, 174, 180, 181, 183, 191, 195, 196, 197, 198, 220, 223, 224, 228, 233, 234, 279, 281, 283, 291, 305, 323, 325, 327, 328, 330, 336, 345, 350, 351, 352, 359, 366, 378, 386, 388, 389, 390, 427

I

immobilisation, 61, 93, 116, 121, 163, 280, 286, 289, 294, 295, 323, 325, 329, 401

impunité, 86, 91, 93, 107, 228, 360

incrimination, 43, 218, 219

infraction pénale, 44, 66, 110, 111, 112,

114, 117, 120, 198, 219, 253

insuffisant, 261, 346

intérêts, 22, 29, 33, 40, 41, 44, 46, 49, 58, 60, 61, 66, 68, 69, 70, 98, 102, 105, 107,

109, 119, 124, 133, 134, 135, 136, 143, 145, 147, 159, 173, 239, 240, 248, 259, 261, 267, 274, 283, 286, 287, 288, 290, 297, 302, 321, 330, 332

interprétation constructive, 315, 338, 350, 432

interprétation évolutive, 347, 349, 350, 432, 435

J

juridiction, 26, 27, 29, 42, 44, 46, 53, 56, 58, 59, 72, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 94, 97, 99, 102, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 136, 144, 145, 146, 150, 159, 160, 161, 165, 166, 167, 168, 169, 174, 180, 214, 220, 222, 223, 224, 246, 249, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 283, 284, 287, 288, 298, 306, 307, 324, 334, 350, 351, 367, 370, 371, 391, 428

juridiction exclusive, 83, 84, 91

juridictionnalisation, 174, 177, 271, 273, 280, 312, 315, 337, 354, 355, 435

jurisprudence, 12, 65, 82, 84, 121, 122, 136, 159, 164, 167, 171, 271, 272, 274, 275, 276, 288, 296, 303, 321, 330, 332, 334, 335, 339, 343, 345, 351, 354, 358, 377, 378, 428

L

lacunes, 99, 134, 156, 173, 204, 238, 272, 299, 330, 331, 338, 339, 350

législation, 13, 43, 62, 92, 107, 108, 112,
 116, 118, 122, 123, 126, 128, 141, 148,
 149, 156, 162, 198, 221, 223, 251, 253,
 254, 255, 259, 262, 274, 284, 324, 325,
 327
 liberté, 7, 12, 17, 18, 24, 29, 38, 41, 44, 46,
 48, 52, 53, 57, 58, 61, 63, 65, 68, 76, 78,
 79, 80, 81, 82, 83, 86, 88, 93, 95, 101,
 102, 109, 110, 118, 139, 143, 144, 149,
 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 161,
 162, 173, 174, 224, 225, 240, 252, 255,
 295, 325, 332, 352, 357, 366, 376, 377,
 378, 383, 435
 libertés, 27, 58, 65, 80, 116, 122, 139, 148,
 150, 153, 154, 156, 157, 161, 164, 165,
 166, 167, 169, 197, 206, 325, 358, 388,
 393
 lien effectif, 84, 85, 86
 lien substantiel, 81, 84, 85, 86, 279, 323,
 324
 limites, 34, 38, 39, 53, 61, 67, 82, 86, 87,
 92, 97, 102, 118, 135, 144, 145, 147,
 166, 174, 179, 186, 189, 200, 201, 242,
 251, 257, 269, 273, 287, 296, 325, 349,
 358, 359, 363, 371, 427, 435
 lois et règlements, 43, 47, 49, 50, 58, 59,
 60, 61, 62, 63, 67, 69, 70, 71, 72, 89, 92,
 93, 115, 117, 123, 141, 222, 272, 284,
 286, 304, 323, 326, 346
 lutte contre la criminalité, 12, 16, 18, 30,
 32, 33, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 47, 49, 52,
 54, 57, 58, 65, 67, 68, 71, 73, 76, 77, 81,
 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 93, 94,
 102, 105, 106, 107, 108, 112, 114, 118,

119, 121, 124, 125, 129, 136, 138, 139,
 141, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149,
 150, 153, 156, 157, 161, 164, 165, 167,
 169, 171, 173, 174, 177, 179, 180, 181,
 182, 183, 186, 187, 189, 190, 193, 195,
 196, 200, 201, 202, 205, 206, 207, 208,
 213, 215, 216, 219, 220, 225, 227, 228,
 229, 230, 233, 238, 241, 242, 246, 247,
 251, 253, 255, 256, 257, 261, 262, 263,
 265, 268, 269, 271, 272, 273, 280, 283,
 286, 287, 294, 298, 303, 304, 308, 312,
 315, 316, 320, 329, 331, 334, 336, 338,
 339, 343, 346, 347, 350, 353, 354, 355,
 358, 359, 373, 426, 427, 428, 429, 430,
 431, 432, 435

M

maritime, 13, 14, 18, 21, 24, 29, 31, 37, 39,
 40, 41, 43, 46, 47, 49, 52, 53, 59, 60, 62,
 63, 65, 68, 69, 71, 74, 76, 77, 78, 79, 82,
 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 97,
 98, 100, 101, 105, 107, 118, 119, 120,
 121, 123, 127, 131, 132, 134, 135, 138,
 141, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150,
 151, 152, 154, 156, 160, 164, 167, 174,
 179, 192, 193, 196, 198, 199, 201, 203,
 205, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 214,
 216, 217, 225, 229, 230, 234, 235, 236,
 237, 238, 239, 241, 242, 243, 244, 246,
 247, 248, 250, 251, 252, 254, 255, 256,
 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265,
 266, 267, 269, 274, 275, 280, 282, 305,
 328, 352, 357, 358, 359, 365, 366, 367,
 368, 370, 376, 378, 382, 384, 386, 388,

393, 395, 396, 397, 398, 399, 401, 402,
421, 430, 435, 436

menace, 24, 60, 66, 72, 97, 102, 119, 142,
150, 181, 182, 186, 187, 188, 189, 190,
191, 192, 194, 205, 225, 256, 267, 311,
351, 371, 380, 386, 430

mer territoriale, 27, 28, 29, 30, 32, 39, 40,
41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51,
52, 53, 54, 57, 58, 63, 64, 65, 67, 68, 69,
70, 71, 73, 79, 92, 93, 101, 105, 107,
108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115,
116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123,
124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132,
135, 136, 159, 160, 173, 181, 195, 212,
292, 334, 350, 365, 366, 367, 382, 386,
388, 426, 428

mesures, 21, 28, 40, 43, 47, 49, 50, 51, 54,
55, 57, 59, 60, 61, 62, 66, 67, 71, 72, 73,
77, 83, 87, 89, 90, 91, 93, 96, 97, 98,
101, 102, 105, 111, 112, 113, 114, 115,
123, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 138,
139, 141, 149, 150, 151, 153, 154, 155,
156, 157, 161, 163, 164, 167, 168, 169,
171, 173, 185, 187, 188, 189, 190, 197,
199, 200, 205, 206, 207, 211, 212, 216,
218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 240,
244, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 256,
259, 262, 263, 264, 266, 275, 279, 280,
283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290,
291, 292, 293, 294, 295, 296, 304, 305,
306, 307, 320, 321, 322, 325, 328, 330,
334, 336, 338, 344, 345, 346, 348, 352,
353, 355, 359, 360, 383, 390, 391, 401,
431

mesures conservatoires, 126, 128, 129,
130, 275, 280, 288, 289, 290, 291, 292,
293, 294, 295, 336, 401, 431

milieu marin, 43, 55, 59, 62, 63, 66, 67,
85, 95, 96, 97, 99, 102, 130, 131, 132,
135, 136, 140, 148, 160, 183, 209, 210,
213, 221, 233, 234, 240, 247, 260, 263,
275, 283, 284, 287, 288, 290, 291, 292,
293, 294, 304, 305, 309, 321, 323, 325,
326, 327, 329, 330, 335, 336, 337, 338,
352, 353

mutualisation, 174, 224, 225, 227, 230,
435

N

nationalité, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 89, 90,
122, 151, 155, 222, 223, 324, 363, 364,
365, 376

navigation, 13, 24, 33, 40, 43, 45, 46, 47,
48, 49, 50, 52, 56, 57, 58, 59, 61, 65, 68,
80, 82, 83, 93, 101, 109, 110, 113, 116,
126, 127, 128, 132, 140, 149, 151, 191,
198, 203, 205, 208, 209, 210, 225, 236,
239, 242, 244, 247, 255, 262, 263, 282,
284, 325, 332, 357, 366, 377, 382, 383,
389, 435, 436

navire, 23, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52,
54, 55, 56, 61, 62, 63, 71, 73, 77, 78, 80,
81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91,
92, 93, 94, 100, 101, 102, 107, 108, 109,
110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117,
120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 128,
129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136,
138, 140, 141, 142, 143, 150, 151, 152,

153, 154, 155, 159, 160, 163, 168, 170,
190, 212, 214, 220, 221, 222, 223, 224,
252, 262, 263, 267, 274, 280, 284, 285,
286, 289, 294, 295, 296, 297, 321, 322,
323, 324, 325, 327, 328, 332, 333, 334,
344, 345, 346, 400, 401, 427

O

obligation, 22, 27, 31, 39, 44, 49, 61, 62,
81, 83, 84, 85, 90, 91, 94, 95, 97, 98, 99,
101, 102, 115, 123, 127, 133, 159, 160,
161, 162, 163, 166, 167, 168, 169, 170,
179, 205, 212, 214, 228, 233, 234, 264,
274, 275, 281, 283, 290, 293, 300, 305,
306, 307, 326, 327, 334, 335, 336, 337,
338
obligation générale, 62, 94, 101, 293, 336
ONU, 13, 179, 181, 182, 184, 185, 186,
187, 189, 192, 193, 201, 204, 206, 207,
208, 219, 268, 370, 430
opérationnel, 44, 141, 146, 177, 251, 257,
261, 355, 431

P

paix, 12, 41, 42, 45, 48, 49, 50, 53, 68, 78,
79, 81, 89, 110, 111, 113, 114, 115, 118,
169, 180, 181, 182, 185, 186, 187, 188,
189, 190, 191, 192, 193, 194, 201, 202,
203, 205, 207, 242, 252, 268, 332, 334,
363, 364, 371, 380, 386, 395, 430
particulier, 37, 39, 46, 49, 58, 60, 64, 67,
68, 71, 78, 93, 96, 97, 103, 105, 107,
116, 124, 127, 134, 135, 141, 142, 147,
154, 156, 162, 164, 167, 168, 173, 177,

179, 186, 195, 197, 198, 199, 202, 205,
206, 222, 233, 236, 239, 240, 248, 264,
271, 273, 280, 285, 287, 292, 293, 305,
306, 318, 321, 327, 330, 331, 339, 347,
353, 431, 435

passage, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50,
51, 52, 73, 108, 109, 110, 111, 112, 114,
115, 116, 117, 123, 126, 127, 128, 129,
281, 334, 351, 365, 426

pavillon, 27, 30, 43, 55, 56, 61, 63, 67, 73,
76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86,
87, 88, 89, 91, 93, 94, 96, 101, 102, 109,
110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 121,
138, 163, 174, 197, 204, 214, 220, 221,
222, 223, 224, 228, 235, 243, 250, 252,
275, 286, 295, 297, 300, 305, 306, 307,
324, 330, 348, 357, 359, 368, 427

pénal, 20, 21, 43, 56, 105, 113, 114, 119,
120, 122, 123, 124, 136, 155, 219, 253,
368, 372, 379, 399

piraterie, 18, 19, 21, 23, 31, 32, 89, 90, 91,
120, 148, 149, 150, 153, 154, 155, 156,
159, 181, 190, 191, 192, 195, 196, 197,
198, 199, 200, 203, 204, 205, 206, 211,
213, 214, 217, 225, 233, 238, 244, 246,
248, 255, 256, 258, 263, 264, 265, 266,
267, 281, 336, 365, 368, 379, 386, 396

plateau continental, 28, 39, 57, 58, 63, 64,
65, 66, 67, 68, 70, 73, 173, 181, 264,
387, 388, 402, 426

police en mer, 106, 140, 141, 142, 145,
148, 149, 150, 151, 152, 153, 156, 157,
164, 167, 260, 323, 331, 333, 345, 358,
377, 379, 429, 435

pollution, 12, 18, 19, 47, 50, 54, 57, 59, 62,
 63, 67, 73, 94, 95, 96, 97, 102, 115, 116,
 125, 128, 130, 131, 132, 133, 134, 135,
 151, 160, 181, 183, 209, 210, 214, 227,
 233, 234, 240, 247, 253, 254, 264, 266,
 281, 282, 284, 293, 294, 303, 309, 312,
 325, 326, 327, 329, 335, 336, 351, 352,
 353, 354, 383, 388, 389, 390, 391, 398,
 428
 pollution marine, 18, 19, 54, 57, 59, 63,
 67, 73, 94, 95, 96, 97, 116, 125, 128,
 130, 131, 132, 134, 135, 160, 209, 227,
 247, 264, 281, 294, 303, 312, 325, 326,
 329, 352, 353, 354, 428
 potentiel, 16, 17, 119, 229, 235, 238, 244,
 247, 255, 263, 271, 272, 315, 316, 339,
 346, 347, 350, 354, 355, 432
 pouvoirs, 24, 25, 26, 27, 29, 32, 37, 38, 39,
 40, 43, 44, 47, 51, 52, 53, 57, 63, 68, 69,
 70, 73, 82, 83, 85, 89, 94, 97, 100, 105,
 106, 111, 115, 117, 139, 140, 141, 142,
 145, 146, 148, 149, 150, 152, 153, 154,
 155, 156, 159, 171, 173, 182, 183, 188,
 189, 193, 194, 195, 202, 207, 237, 245,
 321, 322, 323, 325, 330, 333, 346, 371,
 378, 384, 426, 427, 435
 pouvoirs normatifs, 39
 pratique, 53, 83, 86, 90, 102, 109, 118,
 121, 124, 134, 136, 138, 142, 143, 147,
 159, 169, 173, 179, 190, 196, 197, 204,
 208, 215, 217, 218, 223, 231, 271, 272,
 274, 275, 276, 283, 285, 287, 290, 298,
 299, 308, 318, 321, 331, 333, 339, 343,
 344, 345, 346, 350, 352, 355, 359, 377,
 379, 383, 432, 435
 précaution, 47, 99, 221, 291, 293, 327,
 335, 336, 337, 338, 432
 précision, 65, 71, 93, 213, 228, 286, 322,
 323, 328, 353
 préoccupation, 24, 33, 139, 151, 160, 203,
 207, 293, 296, 309, 351
 préservation, 21, 47, 55, 57, 59, 60, 62, 66,
 94, 95, 97, 98, 99, 100, 132, 140, 152,
 153, 169, 181, 183, 209, 247, 264, 275,
 283, 284, 289, 290, 291, 293, 294, 304,
 305, 323, 325, 326, 337, 351, 427
 prévention, 22, 47, 48, 76, 77, 84, 85, 86,
 88, 89, 94, 96, 118, 130, 135, 136, 148,
 149, 151, 164, 169, 180, 187, 189, 193,
 199, 209, 210, 211, 212, 214, 215, 218,
 225, 233, 236, 253, 254, 262, 263, 264,
 265, 284, 293, 325, 326, 335, 336, 375,
 389, 398
 principe, 20, 21, 25, 29, 38, 39, 41, 44, 53,
 64, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88,
 91, 92, 94, 97, 102, 108, 110, 117, 119,
 120, 121, 123, 127, 132, 133, 134, 135,
 142, 166, 171, 174, 184, 185, 203, 228,
 230, 240, 251, 255, 291, 293, 307, 311,
 319, 323, 325, 332, 335, 336, 337, 338,
 377, 378, 427
 problématiques, 33, 168, 180, 181, 186,
 203, 204, 244, 259, 261, 273, 338, 339,
 340, 357, 359
 problèmes, 29, 46, 51, 85, 131, 174, 177,
 179, 203, 231, 232, 243, 247, 248, 254,
 268, 272, 277, 281, 282, 309, 315, 335,

340, 343, 347, 349, 351, 352, 358, 360,
362, 435

procédure, 56, 61, 102, 116, 124, 127, 130,
146, 154, 161, 236, 274, 277, 283, 285,
286, 288, 290, 294, 295, 296, 297, 298,
300, 308, 309, 310, 312, 317, 325, 329,
338, 431

procédures d'urgence, 287, 288, 297

prompte main levée, 61

protection, 33, 41, 43, 47, 50, 51, 57, 59,
62, 65, 68, 71, 72, 73, 77, 81, 83, 85, 86,
87, 95, 97, 98, 99, 100, 103, 110, 119,
132, 134, 138, 139, 140, 142, 143, 145,
146, 147, 148, 152, 156, 158, 159, 160,
161, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 170,
171, 180, 182, 183, 199, 202, 203, 206,
209, 210, 213, 221, 233, 235, 238, 240,
248, 250, 253, 255, 260, 261, 263, 266,
275, 283, 284, 286, 287, 290, 291, 304,
305, 323, 325, 326, 337, 338, 358, 360,
367, 372, 378, 379, 391, 393, 395, 398

R

recours à la force, 142, 196, 197, 331, 333

régime juridique, 29, 39, 42, 46, 53, 58, 64,
65, 68, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 95, 102,
105, 117, 125, 135, 174, 196, 305, 325,
358, 366, 427

régime particulier, 37, 46

régime spécifique, 127

régionalisation, 16, 33, 177, 229, 230, 231,
232, 355, 370, 373, 430, 435

régionalisme, 229, 230, 231, 232, 233,
234, 237, 239, 241, 250, 267, 268, 369,
372, 430

réglementation, 53, 59, 62, 73, 98, 115,
141, 144, 208, 209, 210, 244, 247, 257,
322, 388

règles, 28, 31, 33, 37, 42, 43, 45, 46, 47,
49, 54, 55, 58, 62, 63, 67, 70, 72, 76, 80,
82, 85, 86, 96, 97, 99, 108, 110, 115,
118, 125, 128, 136, 138, 141, 142, 144,
147, 151, 158, 163, 173, 183, 197, 204,
207, 209, 212, 213, 220, 223, 224, 233,
234, 236, 238, 240, 255, 259, 273, 275,
279, 282, 287, 306, 307, 308, 315, 318,
320, 322, 324, 326, 330, 332, 337, 338,
339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346,
348, 350, 357, 359, 388, 435

réparation, 93, 107, 124, 130, 131, 132,
133, 135, 136, 375

réponses, 22, 38, 147, 149, 150, 177, 179,
203, 220, 224, 230, 245, 248, 251, 256,
268, 271, 272, 304, 327, 346, 358, 359,
430, 431, 435

répression, 21, 37, 43, 48, 66, 76, 84, 86,
88, 89, 90, 94, 101, 103, 105, 107, 111,
112, 113, 114, 118, 119, 120, 122, 141,
148, 149, 151, 156, 157, 164, 180, 187,
189, 193, 195, 196, 199, 200, 204, 205,
210, 211, 212, 214, 215, 218, 219, 224,
225, 228, 233, 253, 262, 264, 265, 268,
283, 388, 389, 399, 427

résolution, 23, 155, 179, 181, 183, 186,
190, 191, 192, 194, 195, 196, 197, 198,

202, 203, 205, 206, 213, 214, 218, 272,
283, 287, 340

responsabilité, 22, 25, 59, 60, 65, 76, 81,
84, 85, 86, 87, 96, 97, 99, 102, 124, 125,
128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135,
143, 144, 160, 163, 166, 169, 170, 171,
183, 190, 193, 194, 195, 202, 204, 210,
220, 221, 228, 250, 261, 274, 283, 303,
305, 306, 307, 330, 348, 350, 354, 355,
366, 375, 388, 390, 391, 428

responsabilité civile, 124, 125, 128, 129,
130, 131, 132, 133, 134, 135, 210, 366,
388, 390, 391, 428

ressources, 7, 17, 19, 28, 40, 47, 57, 59,
60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 76, 86, 94, 95,
96, 98, 99, 100, 132, 139, 143, 146, 160,
183, 184, 200, 205, 221, 224, 226, 227,
230, 234, 242, 243, 244, 249, 250, 266,
267, 275, 279, 282, 283, 284, 285, 291,
292, 294, 304, 305, 306, 321, 322, 338,
344, 346, 358, 366, 388, 397, 398, 427

risque, 46, 51, 54, 55, 60, 89, 98, 110, 132,
134, 140, 153, 157, 158, 163, 169, 170,
171, 186, 190, 256, 273, 275, 284, 289,
293, 294, 299, 310, 357, 359

rôle, 37, 41, 52, 57, 62, 68, 83, 85, 86, 88,
91, 130, 131, 144, 145, 146, 147, 157,
160, 179, 182, 183, 186, 189, 194, 204,
208, 210, 215, 216, 220, 228, 230, 238,
254, 257, 260, 268, 269, 271, 272, 273,
274, 275, 282, 287, 288, 290, 294, 297,
305, 329, 331, 353, 359, 371, 430

S

sanction, 20, 21, 22, 91, 105, 374

sciences, 9, 13, 30, 352, 364

sécurité maritime, 11, 12, 40, 59, 120, 143,
149, 152, 171, 191, 204, 209, 210, 213,
235, 238, 242, 243, 244, 245, 254, 255,
260, 261, 263, 264, 266, 282, 379, 384,
386, 395, 397, 399

silence, 142, 235, 298, 299, 315, 331, 332,
333, 334, 341, 344, 364, 431, 432

solution, 27, 33, 100, 135, 136, 185, 230,
234, 256, 268, 271, 289, 293, 334, 343,
349, 359, 430

souveraineté, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 37, 38,
39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 52, 53, 57, 68,
70, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 88, 90,
91, 92, 94, 103, 107, 108, 109, 110, 117,
118, 120, 123, 138, 139, 140, 141, 143,
144, 145, 146, 147, 148, 149, 171, 173,
179, 180, 183, 184, 193, 196, 197, 200,
220, 223, 228, 239, 243, 244, 245, 253,
268, 286, 292, 328, 355, 359, 363, 368,
429, 435

stratégie, 16, 100, 140, 152, 177, 180, 186,
197, 200, 202, 204, 218, 235, 240, 248,
256, 258, 259, 261, 266, 277, 288, 359,
362, 384, 395, 398, 429

sûreté maritime, 14, 143, 199, 206, 208,
212, 229, 235, 238, 244, 248, 250, 254,
256, 259, 260, 263, 265, 266, 267, 381,
384, 398, 423

surveillance, 40, 43, 57, 60, 77, 83, 86, 87,
88, 106, 140, 142, 145, 147, 151, 153,

171, 180, 182, 187, 198, 199, 225, 229,
243, 244, 245, 247, 254, 256, 261, 264,
327, 355, 358, 359
suspension, 48, 49, 50, 51, 52

T

terrorisme, 19, 22, 32, 120, 168, 169, 170,
189, 192, 194, 198, 200, 202, 204, 205,
206, 216, 226, 227, 236, 238, 248, 252,
258, 262, 264, 266, 379, 399
titre de compétence, 93
titre territorial, 39
trafic de migrants, 23, 33, 146, 203, 206,
226, 227, 248, 249, 264, 266
trafic illicite de stupéfiants et de
psychotropes, 94, 100, 101, 102, 336,
427
transnational, 21, 113, 180, 215, 359, 373,
435, 436
tribunal, 116, 128, 146, 150, 162, 283, 285,
286, 304

U

UE, 14, 151, 198, 199, 229, 235, 236, 237,
238, 242, 246, 247, 248, 249, 250, 251,
252, 253, 254, 255, 256, 257, 378, 397,
398, 399, 431
universalisme, 230, 231, 232, 377

V

vol à main armée, 89, 196, 211, 258

Z

ZEE, 14, 39, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66,
70, 73, 135, 173, 183, 221, 223, 235,
245, 284, 285, 286, 295, 297, 304, 305,
321, 323, 330, 350, 426
zonage, 38
zone, 23, 27, 28, 29, 37, 39, 40, 41, 42, 43,
45, 49, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63,
64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 77, 79,
86, 88, 92, 94, 96, 100, 105, 111, 112,
113, 117, 118, 122, 123, 126, 128, 129,
145, 153, 159, 160, 173, 174, 181, 183,
196, 198, 217, 221, 222, 234, 235, 240,
241, 242, 243, 244, 251, 261, 264, 275,
284, 294, 295, 304, 305, 322, 323, 329,
346, 365, 377, 382, 383, 388, 426, 427,
435, 436
zone contiguë, 28, 39, 41, 42, 43, 45, 49,
52, 53, 58, 64, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 92,
105, 111, 112, 113, 122, 126, 128, 129,
159, 160, 173, 181, 365, 382, 383, 388,
426, 427
zones hors souveraineté, 37, 57, 141, 152,
330, 426, 435
zones maritimes, 29, 37, 38, 39, 53, 57, 92,
93, 142, 144, 145, 147, 148, 149, 173,
180, 244, 249, 256, 305, 321, 371
zones sous souveraineté, 33, 37, 39, 57, 89,
106, 136, 240, 426, 435

ANNEXES

Document n°1 : Évolution de la loi française 94-589 du 15 juillet 1994

1994

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994** relative aux
modalités de l'exercice par
l'État de ses pouvoirs de
police en mer
articles 1 à 11

**Modalités de visite
et d'emploi de la force**

1996

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994** relative aux
modalités de l'exercice par
l'État de ses pouvoirs de
police en mer

articles 1 à 11

Modalités de visite
et d'emploi de la force

articles 12 à 18

Loi 96-359 du 29 avril 1996

Application Convention de
Vienne

Répression judiciaire du
narco-trafic en haute mer

2004 (codification partielle)

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994** relative aux
modalités de l'exercice par
l'État de ses pouvoirs de
police en mer

articles 12 à 18

Loi 96-359 du 29 avril 1996

Application Convention de
Vienne

Répression judiciaire du
narco-trafic en haute mer

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

**Modalités de visite
et d'emploi de la force**

2005

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994** relative aux
modalités de l'exercice par
l'État de ses pouvoirs de
police en mer

articles 12 à 18

Loi 96-359 du 29 avril 1996

Application Convention de
Vienne

Répression judiciaire du
narco-trafic en haute mer

articles 18 à 24

Loi 2005-371 du 22 avril 2005

Application Protocole de
Palerme

Répression judiciaire du
trafic de migrants en
haute mer

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

Modalités de visite
et d'emploi de la force

*Extension du champ d'application aux navires
situés dans les espaces maritimes sous
souveraineté d'un état étranger, en accord
avec celui-ci (L.1521-1, 3°).*

2011 (Loi dite « Piraterie »)

Loi 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer

articles 1 à 6

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

Répression judiciaire de la piraterie en haute mer

articles 12 à 18

Loi 96-359 du 29 avril 1996

Application Convention de Vienne

Répression judiciaire du narco-trafic en haute mer

articles 18 à 24

Loi 2005-371 du 22 avril 2005

Application Protocole de Palerme

Répression judiciaire du **trafic de migrants** en haute mer

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

Modalités de visite
et d'emploi de la force

Extension du champ d'application aux navires sans pavillon ou nationalité, ou battant pavillon d'un état qui a demandé ou accepté l'intervention de la France, (L.1521-, 2° & 4°).

articles L1521-11 à L1521-18

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

Mesures restrictives et
privatives de liberté
(M.R.P.L.)

2015 (Ordonnance dite « dissociation »)

Loi 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer

articles 1 à 6

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

Répression judiciaire de la **piraterie** en haute mer

articles 12 à 18

Loi 96-359 du 29 avril 1996

Application Convention de Vienne

Répression judiciaire du narco-traffic en haute mer

Articles 14-bis et 16-bis

Ord. n° 2015-1534 du 26 nov.

Destruction « administrative » et « judiciaire »

articles 18 à 24

Loi 2005-371 du 22 avril 2005

Application Protocole de Palerme

Répression judiciaire du **trafic de migrants** en haute mer

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

Modalités de visite et d'emploi de la force

Extension du champ d'application aux navires sans pavillon ou nationalité, ou battant pavillon d'un état qui a demandé ou accepté l'intervention de la France, (L.1521-, 2° & 4°).

articles L1521-11 à L1521-18

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

Mesures restrictives et privatives de liberté
(M.R.P.L.)

2019 (Ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019)

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994 relative à l'exercice
par l'Etat de ses
pouvoirs de police en
mer pour la lutte contre
certaines infractions
relevant de conventions
internationales**

articles 1, 2 et 3

Infractions concernées
(piraterie, trafic de produits
stupéfiants, immigration
clandestine, inf. contre la sécurité
de la navigation maritime – SUA
2005)

Champ d'application (dont
mer territoriale pour la MN pour
trafic stup. par subsidiarité)

Agents compétents

articles 4 et 5

**Conditions de mise en
œuvre des mesures de
contrôle et de coercition**

Sous l'autorité du représentant de
l'Etat en mer puis du Procureur de
la République (point de bascule :
constatation de l'infraction)

articles 6 à 14

**Conditions de mise en
œuvre**

Visites, déroutements, saisie,
destruction des produits
stupéfiants, destruction des
embarcations dépourvues de
pavillon

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

**Modalités de visite
et d'emploi de la force**

Extension du champ d'application aux navires
sans pavillon ou nationalité, ou battant pavillon
d'un état qui a demandé ou accepté
l'intervention de la France, (L.1521-, 2° & 4°).

articles L1521-11 à L1521-18

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

**Mesures restrictives et
privatives de liberté
(M.R.P.L.)**

2021 (Loi 2021-646 du 25 mai 2021)

**Loi 94-589 du 15 juillet
1994 relative à l'exercice
par l'Etat de ses
pouvoirs de police en
mer pour la lutte contre
certaines infractions
relevant de conventions
internationales**

Code de la défense

*Ordonnance 2004-1374
du 20 décembre 2004*

articles L.1521-1 à L1521-10

(ex-articles 1 à 10 de la loi 84-589)

**Modalités de visite
et d'emploi de la force**

Extension du champ d'application aux navires
sans pavillon ou nationalité, ou battant pavillon
d'un état qui a demandé ou accepté
l'intervention de la France, (L.1521-, 2° & 4°).

articles L1521-11 à L1521-18

Loi 2011-13 du 5 janvier 2011

**Mesures restrictives et
privatives de liberté
(M.R.P.L.)**

articles L1521-2-1

Loi 2021-646 du 25 mai 2021

**Captation et enregistrement
d'images pour faciliter et
sécurisation de la conduite
des opérations.**

articles L1521-4

Loi 2021-646 du 25 mai 2021

**Enregistrement audiovisuel de
l'équipe de visite sur le navire
visité.**

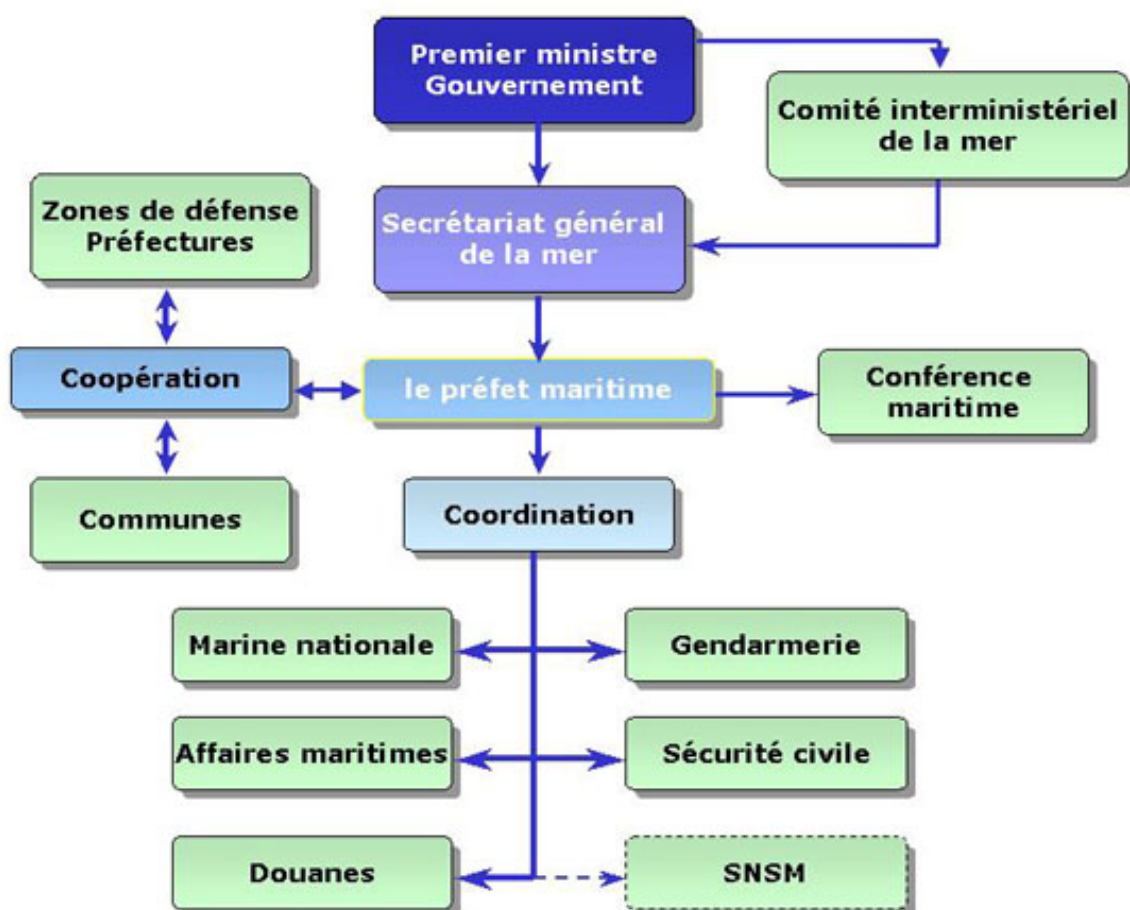
De la loi 1994-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer...

- acte I = la version d'origine
- acte II (1996) = l'ajout du titre NARCOPS
- acte III (2004) = le titre I (« régime général ») migre vers le code de la défense. La loi de 1994 devient une loi de police(s) spéciale(s).
- acte IV (2005) = ajout d'un titre III relatif à la lutte contre le trafic de migrants
- acte V (2011) = utilisation du titre I^{er} (vide depuis 2004) pour réceptionner les dispositions piraterie
- acte VI (2016) = modification du titre II par ordonnance (ajout dissociation)
- acte VII (2019) = modification du titre II par ordonnance (ajout subsidiarité et PV de visite)

... à la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales

Source : Secrétariat général de la Mer

Document n°2 : Organisation de l'Action de l'État en mer en France



Source : Préfecture maritime de l'Atlantique

Document n°3 : Missions de l'Action de l'État en mer en France

La fonction garde-côtes et l'action de l'État en mer

L'Action de l'État en mer (AEM) désigne l'ensemble des opérations maritimes menées par le Gouvernement dans l'intérêt public sur ses propres ressources, à l'exception des missions de défense. Les préfets maritimes, ou les délégués du Gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer, représentants directs du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement, sont les responsables de l'AEM dans leur zone maritime respective. Le Secrétaire général de la mer anime et coordonne leur action, sous l'autorité du Premier ministre.

La fonction garde-côtes organise la coordination et la mutualisation des moyens de l'ensemble des administrations intervenant en mer et sur le littoral. Le SGMer préside le comité directeur de la fonction, outil de coordination et de définition des politiques conduites au titre de la fonction garde-côtes. La Société nationale de sauvetage en mer y est aussi associée.

Le Centre opérationnel de la fonction garde-côtes, placé sous la responsabilité du SGMer, effectue de la veille et de l'analyse de la situation maritime, partage ces informations entre les autorités politiques et administratives, déclenche des alertes et suit les crises.

Les moyens utilisés



Des centres de commande et d'alerte des administrations

145 moyens aériens



10 représentants de l'État en mer

10 Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) + 59 sémaphores



229 moyens nautiques



8 entités participant à la fonction garde-côtes

Marine nationale - Gendarmerie maritime
Gendarmerie nationale - Affaires maritimes
Direction Générale des Outre-Mer - Douanes
Police aux frontières - Sécurité civile.



Un important espace maritime à gérer et à valoriser

10,2m km² de Zone Économique Exclusive
19 000 km de côtes
Une présence dans tous les océans



Souveraineté et protection des intérêts nationaux



Sureté maritime



Police douanière, fiscale et économique en mer



Lutte contre les activités maritimes illicites



Sauvegarde des personnes et des biens



Sécurité maritime



Gestion des espaces protégés



Protection de l'environnement



Contrôle sanitaire et conditions de travail en mer

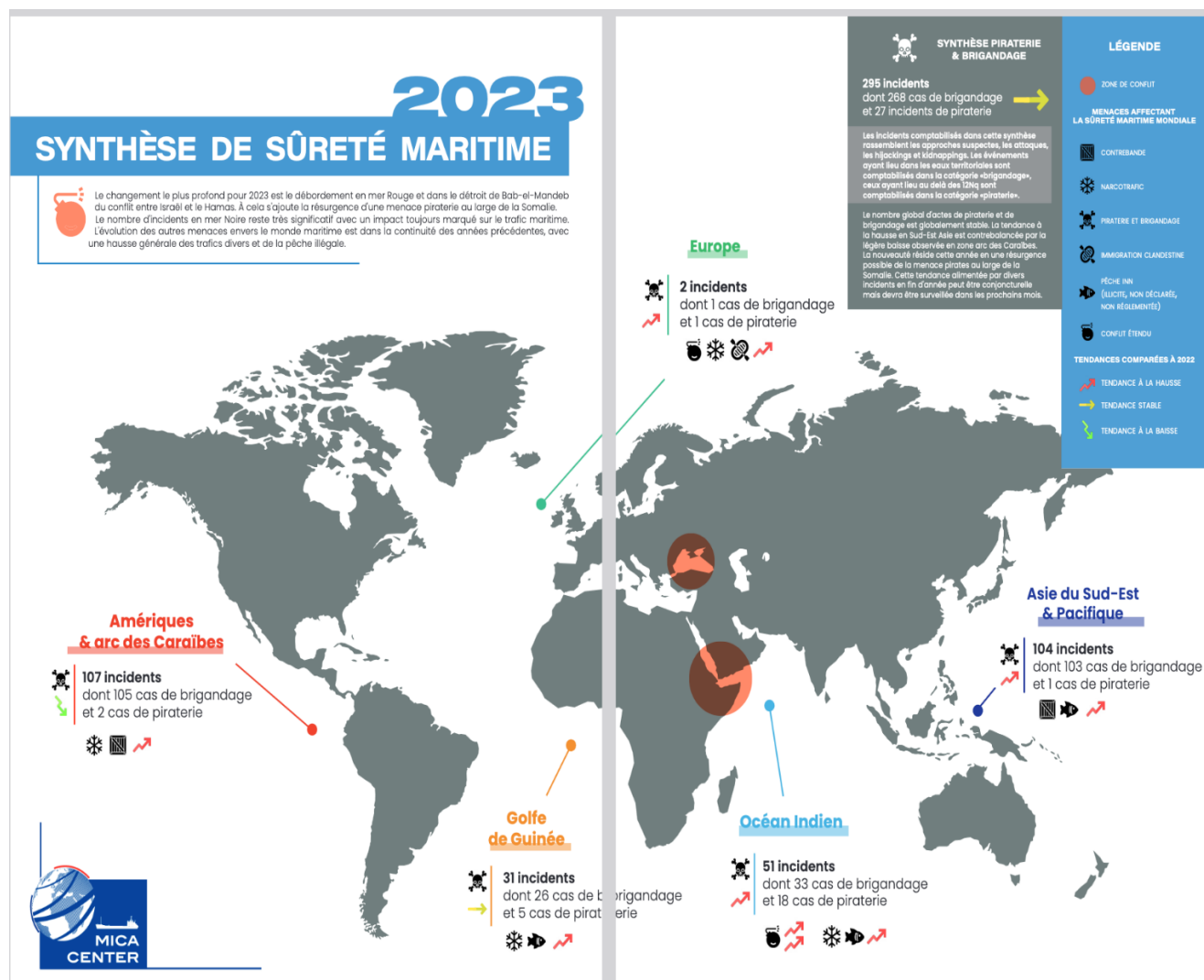


Gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines

45 missions en mer incombant à l'État, regroupées en 10 domaines

Source : Secrétariat général de la mer

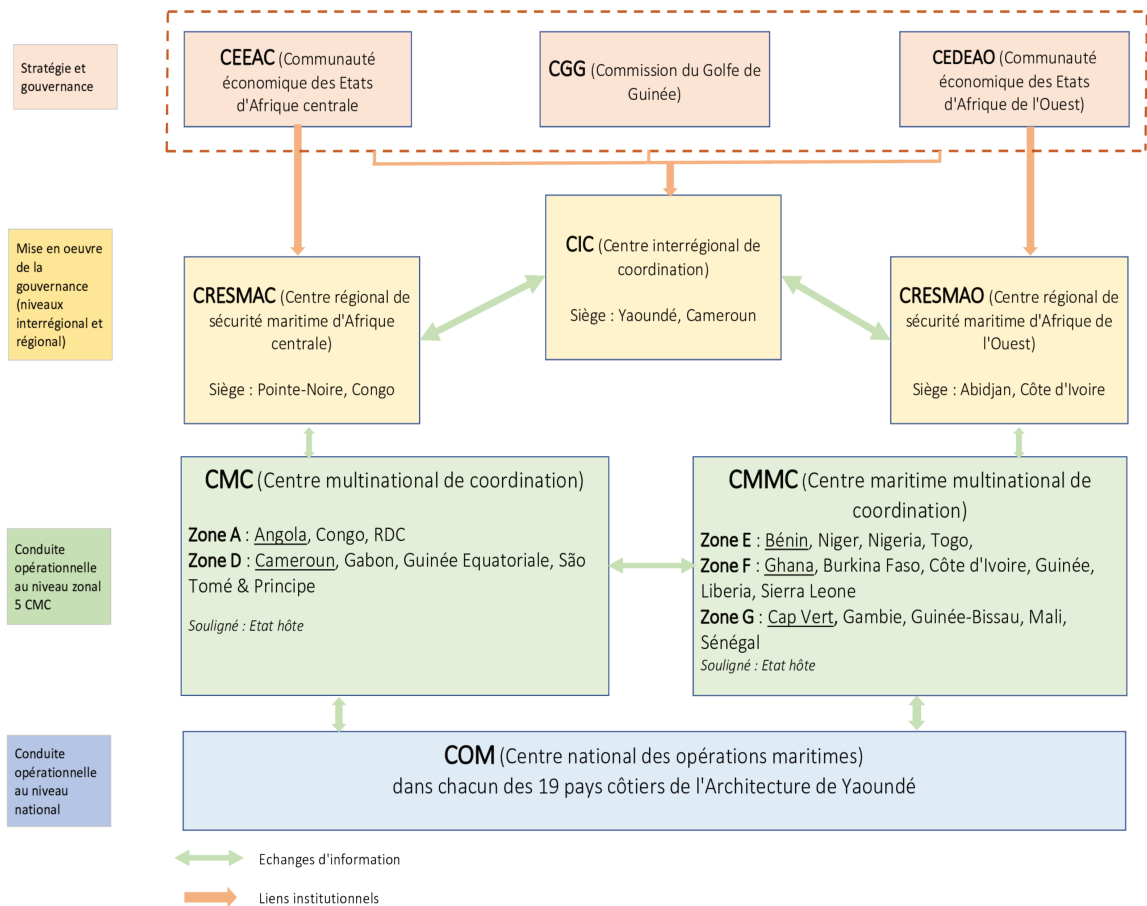
Document n°4 : Synthèse de sûreté maritime 2023



Source : Maritime Information Cooperation & Awareness Center

Document n°5 : Architecture de Yaoundé

Architecture de sûreté et de sécurité maritimes du Golfe de Guinée (Architecture de Yaoundé)



Source : Yaoundé Architecture Regional Information System

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE DE LA THÈSE	17
PARTIE I : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER ENCADRÉES PAR LE DROIT INTERNATIONAL	36
TITRE I : LE ZONAGE DES ESPACES MARITIMES, FONDEMENT DES COMPÉTENCES DES ÉTATS DANS LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER.....	38
<i>Chapitre I : Les compétences de l'État côtier face à la criminalité en mer</i>	<i>39</i>
<i>Section I : Les pouvoirs significatifs de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans les zones sous souveraineté nationale.....</i>	<i>39</i>
§1. Les pouvoirs de l'État côtier pour combattre la criminalité dans la mer territoriale	40
A- L'exclusivité relative des pouvoirs de l'État côtier face à la criminalité dans la mer territoriale	40
B- La limitation des compétences de l'État côtier dans la mer territoriale par le droit de passage des navires et ses implications dans la lutte contre la criminalité	44
§2. Les pouvoirs de l'État du port pour lutter contre la criminalité dans les eaux intérieures	52
A- Les pouvoirs prépondérants de l'État du port dans ses eaux intérieures	52
B- Les compétences de l'État du port pour lutter contre la criminalité dans les eaux intérieures	54
<i>Section II : Les pouvoirs résiduels de l'État côtier dans les zones hors souveraineté nationale en matière de lutte contre la criminalité</i>	<i>57</i>
§1. La pertinence des droits exclusifs dans la ZEE et sur le plateau continental en matière de lutte contre la criminalité.....	58
A- Les droits souverains de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans la ZEE.....	58
B- Les pouvoirs de l'État côtier pour combattre la criminalité sur le plateau continental.....	63
§2. Les pouvoirs de police de l'État côtier pour lutter contre la criminalité dans la zone contiguë	68
A- La consécration du régime juridique de la zone contiguë.....	68
B- Les pouvoirs de police de l'État côtier dans la zone contiguë pour lutter contre la criminalité	70
<i>Chapitre II : Les compétences de l'État du pavillon face à la criminalité en haute mer</i>	<i>76</i>
<i>Section I : Le principe de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer</i>	<i>77</i>
§1. Les fondements de l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon en haute mer.....	77
A- Une exclusivité de compétence découlant de la nature et du régime juridique de la haute mer	78
B- Une exclusivité de compétence de l'État légitimée par l'octroi du pavillon au navire.....	80
§2. Les implications de l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon dans la lutte contre la criminalité en haute mer	82

A- Les pouvoirs exclusifs de l'État du pavillon dans la lutte contre la criminalité en haute mer	82
B- Les limites du cadre juridique existant dans la répression de la criminalité en haute mer	86
<i>Section II : Les dérogations au principe de l'exclusivité de la compétence l'État du pavillon et leur impact dans la lutte contre la criminalité en haute mer</i>	<i>87</i>
§1. Les exceptions principales à l'exclusivité de la compétence de l'État du pavillon et leur pertinence dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer.....	88
A- L'exercice du droit de visite pour lutter contre la criminalité en haute mer	89
B- L'exercice du droit de poursuite dans le contexte de la lutte contre la criminalité en haute mer	91
§2. Les compétences particulières reconnus aux États dans la lutte contre la criminalité en haute mer	94
A- Les compétences des États tiers dans la préservation des ressources et de l'environnement marin de la haute mer	95
B- Le cas spécifique de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de psychotropes en haute mer	100
TITRE II : L'INADAPTATION DU CADRE JURIDIQUE EXISTANT À LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE L'ÉTAT EN MER À L'ÉCHELON NATIONAL EN VUE DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ	105
<i>Chapitre I : Un cadre juridique international fondé sur une approche faiblement répressive</i>	<i>107</i>
<i>Section I : Les limitations à l'exercice de la juridiction pénale de l'État côtier dans le contexte de la lutte contre la criminalité</i>	<i>107</i>
§1. L'encadrement restrictif de l'exercice des compétences juridictionnelles pénales de l'État côtier.....	108
A- L'encadrement de l'exercice des compétences juridictionnelles pénales issu des travaux de codification antérieurs	108
B- L'encadrement de l'exercice de la juridiction pénale dans la Convention de Montego Bay	112
§2. L'exercice des juridictions pénales locales à l'égard des navires étrangers dans le contexte de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale	118
A- Le cadre juridique français organisant l'exercice de la juridiction pénale dans la mer territoriale	118
B- La jurisprudence française en matière d'exercice de la juridiction pénale en vue de la lutte contre la criminalité dans la mer territoriale	121
<i>Section II : L'exercice de la juridiction civile de l'État côtier à bord des navires étrangers impliqués dans la criminalité en mer territoriale</i>	<i>124</i>
§1. L'encadrement de l'exercice de la juridiction civile dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer territoriale.....	125
A- L'encadrement de la juridiction civile dans les travaux de codifications antérieurs à la Convention de Montego Bay	125
B- L'encadrement de l'exercice de la juridiction civile dans la Convention	128
§2. La mise en œuvre de la responsabilité civile dans le contexte de la pollution marine.....	130
A- L'action en responsabilité civile en matière de lutte contre la pollution marine	131

B- L'efficacité du mécanisme de responsabilité civile en matière de pollution marine	134
<i>Chapitre II : Les enjeux liés à la mise en œuvre de l'action des États en mer à l'échelon national vue de la lutte contre la criminalité</i>	138
<i>Section I : Des actions en mer focalisées sur la sauvegarde de la sécurité en mer</i>	139
§1. Le contenu de l'action de l'État en mer à l'échelon national.....	139
A- Les différentes actions de l'État en mer.....	140
B- L'organisation du dispositif français de mise en œuvre de l'AEM	143
§2. L'encadrement de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité	147
A- La mise en œuvre du cadre légal de l'AEM pour combattre la criminalité dans les espaces sous souveraineté nationale.....	148
B- La prise en compte résiduelle des droits fondamentaux dans le cadre juridique national	153
<i>Section II : Des actions en mer en conflit avec les droits fondamentaux de l'homme</i>	156
§1. Les tensions entre les actions de l'État en mer contre la criminalité et les droits fondamentaux des individus.....	157
A- La faible prise en compte de l'homme dans le droit de la mer : un cadre propice aux violations des droits fondamentaux	158
B- Les droits fondamentaux menacés durant les opérations de police visant à lutter contre la criminalité	161
§2. L'encadrement juridictionnel de l'action de l'État en mer dans le contexte de la lutte contre la criminalité.....	164
A- La compétence juridictionnelle de la CEDH face aux situations en mer	165
B- La contribution de la CEDH à l'encadrement de la police en mer dans le cadre de la lutte contre la criminalité.....	167
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE DE LA THÈSE.....	173
PARTIE II : DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER CONSOLIDÉES PAR L'ÉMERGENCE D'UNE ACTION GLOBALE	176
TITRE I : LA « GLOBALISATION » DE L'ACTION CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER	179
<i>Chapitre I : L'approche globale comme une stratégie de lutte contre la criminalité en mer</i>	180
<i>Section I : La contribution des organes onusiens à la lutte contre la criminalité en mer</i>	181
§1. L'ONU, gardienne de la paix et de la sécurité internationale dans les océans.....	182
A- Les fondements de l'action internationale de l'ONU en mer	182
B- La criminalité en mer comme une menace contre la paix et la sécurité internationales	187
§2. L'ONU, démultiplicateur des compétences des États dans la lutte contre la criminalité en mer.....	193
A- Le Conseil de sécurité, acteur de paix et de sécurité en mer.....	193
B- La contribution de l'Assemblée générale à la lutte contre la criminalité maritime	201
<i>Section II : L'apport des institutions internationales à la lutte contre la criminalité en mer</i>	207

§1. L'apport des agences spécialisées de l'ONU à la lutte contre la criminalité en mer	208
A- L'apport de l'Organisation maritime internationale.....	208
B- Le rôle joué par ONUDC en mer dans la lutte contre la criminalité en mer 215	
§2. L'apport des autres organismes internationaux à la lutte contre la criminalité en mer.....	219
A- L'engagement de la FAO contre la pêche illégale	220
B- Les réponses d'INTERPOL à la criminalité en mer	224
Chapitre II : La régionalisation de la lutte contre la criminalité en mer	229
Section I : La décentralisation de l'action globale de lutte contre la criminalité en mer	230
§1. Le bien-fondé de l'approche régionale de lutte contre la criminalité en mer.....	230
A- Le régionalisme comme une réelle solution à la lutte contre la criminalité en mer	230
B- Les spécificités continentales liées au régionalisme maritime.....	234
§2. Les dynamiques régionales face à la criminalité en mer.....	241
A- Les enjeux liés à la lutte contre la criminalité dans le golfe de Guinée 242	
A- La construction d'une dynamique européenne propre contre la criminalité	246
Section II : Les solutions régionales apportées à la criminalité en mer	251
§1. Les réponses apportées par l'UE à la criminalité en mer	251
A- La contribution de l'UE à la lutte contre la criminalité en mer	251
B- L'UE, acteur majeur de la lutte contre la criminalité en mer.....	255
§2. Les solutions africaines apportées à la lutte contre la criminalité en mer.....	257
A- L'engagement politique des États africains dans la lutte contre la criminalité en mer	257
B- Le renforcement du cadre juridique et opérationnel.....	261
TITRE II : LA « JURIDICTIONNALISATION » DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MER	271
Chapitre I : L'exploitation des compétences juridictionnelles du TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....	272
Section I : L'emploi de la voie contentieuse pour consolider les compétences des États en matière de lutte contre la criminalité en mer	272
§1. L'affirmation de la compétence contentieuse du TIDM et son exploitation dans la lutte contre la criminalité en mer.....	273
A- L'affirmation de l'activité juridictionnelle du TIDM.....	273
B- La saisine du TIDM dans le contexte particulier de la lutte contre la criminalité en mer.....	280
§2. L'utilisation du contentieux de l'urgence en matière de lutte contre la criminalité en mer.....	287
A- L'intégration de la question de la criminalité en mer dans la prescription des mesures conservatoires.....	288
B- L'extension de la portée de la procédure de prompt mainlevée au profit de la lutte contre la criminalité en mer.....	294
Section II : L'exploitation de la voie consultative dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer	298
§1. La consécration prétorienne de la compétence consultative du Tribunal plénier	298

A- Le silence de la Convention sur la compétence consultative du TIDM	298
B- L'affirmation prudente et audacieuse par le TIDM de sa compétence consultative	301
§2. Le développement de la fonction consultative du TIDM en vue de lutter contre la criminalité.....	304
A- Le cas de la pêche illicite dans l'avis consultatif de 2015.....	304
B- La consolidation de la fonction consultative au profit de la lutte contre la criminalité en mer	308
<i>Chapitre II : L'exploitation du potentiel de la Convention par le juge dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....</i>	<i>315</i>
<i>Section I : L'interprétation dynamique de la Convention et sa pertinence au regard de l'action de l'État en mer contre la criminalité en mer.....</i>	<i>316</i>
§1. L'interprétation explicative de la Convention en vue de la lutte contre la criminalité.....	316
A- L'interprétation juridictionnelle : une manœuvre vivante et méthodique.....	316
B- L'amorce d'une clarification des compétences des États en mer contre la criminalité	321
§2. L'interprétation complétive de la Convention par le TIDM	331
A- L'affirmation dans le silence de la Convention	331
B- La consolidation des principes de coopération et de précaution	335
<i>Section II : L'interprétation constructive de la Convention par le TIDM dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....</i>	<i>338</i>
§1. Le développement jurisprudentiel du cadre juridique existant par le recours au droit extérieur	339
A- Le bien-fondé du recours au droit extérieur et aux éléments d'extranéité par le juge.....	339
B- Le recours au droit extérieur et à la pratique des États par le juge dans le contexte de la lutte contre la criminalité en mer.....	343
§2. L'exploitation du potentiel intrinsèque de la Convention par le juge dans le contexte de la criminalité en mer	346
A- L'interprétation évolutive de la Convention en vue de la lutte contre la criminalité en mer	347
B- L'interprétation moderne de la Convention et son impact dans la lutte contre la criminalité en mer	350
CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE DE LA THÈSE.....	355
CONCLUSION GÉNÉRALE DE LA THÈSE	357
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE.....	362
INDEX THÉMATIQUE	404
ANNEXES.....	418
TABLE DES MATIÈRES	432

Abla Mathilde ABALO

Les compétences juridiques des États face à la criminalité en mer

Résumé : Dans la recherche d'un équilibre entre la liberté de navigation et la souveraineté territoriale, le droit de la mer a opéré une répartition générale des compétences entre les États - État côtier, État du port, État du pavillon et État tiers - en suivant un découpage de l'espace maritime en zones sous souveraineté nationale et en zones hors souveraineté nationale. Cette organisation de l'espace maritime constitue le socle juridique sur lequel reposent les différentes actions de l'État en mer, notamment celles qui visent à lutter contre la criminalité en mer dans toutes ses manifestations. Cela dit, l'étude interroge la capacité des règles internationales établies à offrir aux États des réponses suffisantes et adaptées pour faire face à ce phénomène. Bien qu'elles délimitent l'étendue de leurs pouvoirs dans chaque zone maritime et couvrent certaines activités illicites en mer, les compétences normatives et d'exécution restent globalement limitées. De plus, leur mise en œuvre au niveau national en vue de prévenir et de réprimer les activités illicites en mer soulève des enjeux à la fois spécifiques et complexes. Le cadre juridique existant n'a au demeurant d'efficacité qu'en étant renforcé par une action globale. Cette mutualisation des moyens de lutte contre la criminalité s'est véritablement développée ces dernières décennies, en raison du caractère transnational du phénomène et a porté ses premiers fruits. Toutefois, l'internationalisation et la régionalisation de l'action des États en mer dans ce contexte révèlent également leurs limites. La thèse propose alors d'explorer une alternative encore peu expérimentée : la juridictionnalisation de la lutte contre la criminalité en mer. Cette approche est prometteuse, car la pratique du Tribunal international du droit de la mer se développe et sa capacité à traiter la diversité des situations en mer se confirme de plus en plus. Les juges de Hambourg peuvent donc contribuer à la lutte contre la criminalité en mer en consolidant les compétences des États et en procédant à une interprétation évolutive et constructive de la Convention de Montego Bay à cette fin.

Mots clés : Compétence – Criminalité en mer – Criminalité maritime- État côtier – État du pavillon – État du port- Sécurité maritime - Action de l'État en mer – activités illicites – Police en mer

Abla Mathilde ABALO

The Legal Jurisdiction of States over Crime at Sea

Abstract : In the search for a balance between freedom of navigation and territorial sovereignty, the law of the sea has established a general distribution of jurisdiction among States - coastal State, port State, flag State and third State – based on a division of maritime space into zones under national sovereignty and zones beyond it. This organisation constitutes the legal foundation on which the various actions of States at sea are based, particularly those aimed at combating crime in all its forms. That being said, this study questions the capacity of the existing legal framework to provide States with adequate and tailored responses to deal with this phenomenon. Although it defines the scope of powers in each maritime zone and covers certain illegal activities at sea, both normative and enforcement powers remain limited overall. Furthermore, their implementation at the national level to prevent and suppress illegal activities at sea raises complex issues that are both specific and complex. Ultimately, the effectiveness of the existing legal framework depends on its reinforcement by global action. This pooling of resources in the fight against crime has significantly expanded over the last few decades, driven by the transnational nature of the phenomenon and has begun to yield tangible results. However, the internationalization and regionalization of State action at sea have also revealed its limitations. The thesis therefore proposes to explore an alternative approach that remains relatively underdeveloped: the jurisdictionalization of the fight against crime at sea. This approach is promising, as the practice of the International Tribunal for the Law of the Sea continues to develop and its ability to deal with a wide range of maritime issues at sea is increasingly recognised. The judges can therefore make a meaningful contribution to combating crime at sea, by consolidating the powers of States and adopting an evolving and constructive interpretation of the Montego Bay Convention for this purpose.

Key words : Jurisdiction - Crime at sea - Maritime crime - Coastal State - Flag State - Port State - Maritime safety - State action at sea - Illegal activities - Policing at sea