



HAL
open science

CHAPITRE 11 - Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates- formes offshore

Yann Tephany

► **To cite this version:**

Yann Tephany. CHAPITRE 11 - Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates- formes offshore. Patrick Chaumette. Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue? , GOMILEX, 2017. hal-01792242

HAL Id: hal-01792242

<https://hal.science/hal-01792242v1>

Submitted on 30 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



CHAPTER 11

Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates-formes offshore

Yann TEPHANY

Doctorant, Centre de Droit Maritime et Océanique,
Programme ERC Human Sea,
Université de Nantes

Abstract: *A significant proportion of world oil and gas production come from offshore deposits. Therefore, exploration and production are essential for the domestic economy of coastal states. However, given the increase of illegal activities at sea, the vulnerability of platforms is revealed to potential attacks. The international law of the sea grants coastal states legal competence through a zonal approach. Nonetheless, the evolution and the multiplication of threats at sea have led the international community to develop new conventional mechanisms. Despite these advances, coastal states are still facing persistent difficulties in their efforts to prevent these dangers. The most prominent example of that situation is the exposure of offshore installations situated in the exclusive economic zone. The purpose of this presentation is to give a global perspective of the coastal state jurisdiction in order to protect offshore platforms, and discuss the potential benefits and extension of its jurisdiction.*



YANN TEPHANY

Résumé : *Une part importante de la production mondiale de gaz et de pétrole est issue de gisements offshore. Ce faisant, le développement des activités d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures en mer représente un intérêt central pour les États. Cependant, eu égard à la recrudescence des activités illicites en mer, les plates-formes révèlent leur vulnérabilité. Aussi, afin de contrer ces menaces le droit international de la mer accorde aux États côtiers des compétences en vertu d'une approche zonale. Toutefois, l'évolution et la multiplication des menaces présentes en mer ont conduit la communauté internationale à s'adapter en œuvrant sur de nouveaux mécanismes conventionnels. Malgré ces évolutions, les États côtiers se trouvent confrontés à des difficultés persistantes dans leur démarche de prévention de ces dangers. L'exemple le plus probant est celui des installations offshore présentes en zone économique exclusive au sein de laquelle les possibilités d'intervention sont particulièrement réduites. L'objet de cette présentation réside donc dans l'appréhension des compétences de l'État côtier en matière de protection des plates-formes situées en mer, tout en soulignant les difficultés concrètes qui limitent ses possibilités d'intervention.*



Introduction

L'exploration et l'exploitation des ressources fossiles présentes en mer constituent un enjeu économique majeur pour les États. En effet, selon les estimations, 30 % de la production mondiale de pétrole et 27 % de la production mondiale de gaz¹ sont extraits de gisements offshore, ce qui représentait plus de 700 milliards d'euros en 2010².

Mais à l'instar de toute activité générant des revenus importants, l'exploitation offshore attire la convoitise de certains groupes animés d'intentions néfastes. Dans une étude menée entre les années 1975 et 2010, Mikhail Kashubsky a listé une soixantaine d'« *interferences* » touchant des plates-formes offshore³. Deux éléments centraux ressortent de cette étude. Tout d'abord, bien que le golfe de Guinée soit particulièrement touché, toutes les régions au monde sont susceptibles de subir ce type d'incident. D'autre part, il appert que ces incidents ne constituent en rien un ensemble homogène. En effet, il peut s'agir d'une attaque menée à des fins privées, de représailles perpétrées par un État lors d'un conflit interétatique, mais également d'actions commanditées par des groupes animés par des idéaux politiques.

Les dommages potentiellement causés par une attaque sont pourtant considérables à la fois en termes humains, économiques et environnementaux. L'exemple de la catastrophe accidentelle de la plate-forme Deepwater Horizon survenue en 2010 est particulièrement parlant. En effet, l'explosion s'étant produite à bord a coûté la vie à 11 personnes et a causé une marée noire de plus de cinq millions de barils de pétrole au sein du golfe du Mexique⁴. Les répercussions de cet événement ont eu des conséquences dramatiques à la fois sur l'économie des États côtiers avoisinants ainsi que sur la biodiversité marine. Compte tenu de l'importance des dommages engendrés par cet accident, la concrétisation d'une attaque, de nature intentionnelle, visant une plate-forme peut faire craindre le pire.

Formant un ensemble de comportements disparates, les actes illicites intentionnels portés à l'étude seront ceux assimilables au terrorisme maritime, excluant les conflits entre États qui sont régis par des règles spécifiques prévues dans la Charte des

1) C.E.S.M. (2013), « La terre est bleue », *Étude marine*, n° 5, p. 8.

2) DESCLÈVES E. (2012), « Enjeux et perspectives de la mondialisation », *La revue maritime*, n° 495, p. 21.

3) KASHUBSKY M. (2010), « A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations », *Perspectives on terrorism*, vol. 5, issues 5-6. Voir ég. KASHUBSKY M. (2016), *Offshore oil and gas installations security: an international perspective*, éd. Informa Law, p. 520.

4) BOISSON P. (2011), « L'accident du Deepwater Horizon : son impact sur l'évolution des réglementations de sécurité offshore », *Gazette de la C.A.M.P.*, n° 25.

Nations Unies⁵. La notion de terrorisme est très délicate à appréhender juridiquement en raison de son caractère protéiforme. En effet, les actes matériels assimilables au terrorisme peuvent s'opérer de différente façon et viser tant les biens que les personnes⁶. Ainsi, aucune convention internationale n'en donne une définition précise, seule la doctrine s'y risque⁷. Pour autant, l'absence de définition n'empêche pas les États de mener une action contre ces comportements néfastes. Face à cette nébuleuse terminologique, les actes de terrorisme maritime soumis à l'étude seront ceux assimilables à la définition donnée par le capitaine de vaisseau Hugues Eudeline de « *terrorisme stratégique* »⁸. Selon lui, il s'agit de « *menaces ou actes de violence perpétrés en perturbant les infrastructures et les flux d'échanges interrégionaux ; en créant et en maintenant un État latent d'incertitude économique, en vue de déstabiliser durablement les populations de façon à atteindre des objectifs politiques* ». Cette définition s'avère opportune à propos des menaces visant les activités offshore à double titre. Premièrement, les actes visant ces installations ont pour vocation de déstabiliser l'économie de l'État côtier. D'autre part, ces attaques poursuivent également des objectifs politiques affirmés. À ce titre, un acte illicite visant une plateforme offshore tel qu'étudié ici ne peut donc pas être assimilé à de la piraterie, car cette dernière est considérée au sein de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après CNUDM)⁹ comme exercée à des « *fins privées* » (et donc non politiques) et doit être dirigée « *contre un navire* » (ce qui n'est pas le cas des plateformes fixes)¹⁰.

Ainsi, après avoir délimité le périmètre des actes susceptibles de viser les plateformes, il apparaît que la majorité des incidents se sont produits depuis le début des années 2000. Face à ces menaces, l'État côtier dispose de prérogatives afin de protéger ses installations et d'intervenir contre les contrevenants. En effet, la CNUDM octroie aux États différentes compétences qui fluctuent en fonction de l'espace maritime

5) COT J.-P. & PELLET A. (1985), « *La charte des Nations Unies – commentaire article par article* », éd. Economica, 3ème éd, tome 1, p. 1330.

6) AHIPEAUD E. (2008), « État du débat international autour de la définition du terrorisme international », in SUR S. & GLENNON M.J., *Terrorisme et droit international*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, p. 129-156.

7) SALMON J. & GUILLAUME G. (2001), *Dictionnaire de droit international public*, coll. Université francophone, éd. Bruylant, Bruxelles, p. 1081 : « *Fait illicite de violence grave commis par un individu ou un groupe d'individus, agissant à titre individuel ou avec l'approbation, l'encouragement, la tolérance ou le soutien d'un État, contre des personnes ou des biens, dans la poursuite d'un objectif idéologique, et susceptible de mettre en danger la paix et la sécurité internationales* ».

8) EUDELIN H. (2009), « Terrorisme stratégique : une menace en mer », *Défense nationale et sécurité collective*, p. 143.

9) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982. Loi n° 95-1311, JORF du 22 décembre 1995.

10) Article 101 de la CNUDM.



appréhendé : il s'agit de l'approche zonale¹¹. Ces compétences sont de deux types¹², des compétences normatives¹³ qui accordent notamment à l'État côtier la possibilité de réglementer la navigation et les activités sur l'espace maritime, et des compétences d'exécution¹⁴ qui lui permettent de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre d'un navire et de son équipage. Face à la multiplicité des menaces potentielles, le cadre juridique international est animé par des impératifs concurrents, entre liberté de la navigation et renforcement sécuritaire (I). Au cœur de ces frictions émergent des difficultés concrètes limitant les possibilités d'intervention de l'État côtier, et qui peinent à être dépassées (II).

I. Les compétences de l'État côtier relatives aux plates-formes offshore

L'affirmation des compétences de l'État côtier spécifiques à la protection des plates-formes offshore est le fruit d'un double mouvement initié par la communauté internationale. D'un côté, le droit de la mer a fixé des principes relatifs à l'exercice des compétences des États sur les espaces maritimes (A). De l'autre, des textes spécifiques ont amorcé un mouvement de répression à l'échelle internationale des comportements menaçants s'opérant sur l'espace maritime (B).

A. La protection des plates-formes en droit de la mer

Le droit de la mer n'apporte pas de définition précise de ce qu'est une plate-forme offshore, se référant au terme générique « *d'installation* »¹⁵. La convention de 1958 sur le plateau continental¹⁶ a consacré le droit des États côtiers d'installer des plates-formes sur la façade maritime. Les compétences des États se sont vues par la suite étayées par la CNUDM de 1982 qui suit une approche essentiellement zonale.

11) TRAPP K. N. (2014), « La criminalité en mer : l'approche du droit international », in PAPA STRAVRIDIS E. D. & TRAPP K. N., *La criminalité en mer*, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, p. 56 : « *la CNUDM organise les zones maritimes en un éventail échelonné de degrés de souveraineté* ».

12) MANN F. A. (1964), « The doctrine of jurisdiction in international law », *RCADI*, vol. 111, p. 9. Selon l'auteur, il s'agit de : « *the State's right under international law to regulate conduct in matters not exclusively of domestic concern* ».

13) O'KEEFE R. (2015), *International criminal law*, éd. OUP Oxford, p. 5. Selon l'auteur : « *Jurisdiction to prescribe is a state's international legal authority to treat given conduct as criminal* ».

14) *Id.* p. 5. Pour l'auteur, il s'agit de : « *Jurisdiction to enforce is a state's international legal authority to arrest and retain custody over persons and vessels* ».

15) Article 56 de la CNUDM.

16) Convention sur le plateau continental, conclue à Genève le 29 avril 1958. Adhésion de la France le 14 juin 1965, entrée en vigueur le 14 juillet 1965.

Au sein de sa mer territoriale, l'État côtier est souverain, il dispose donc d'un large éventail de compétences lui permettant d'agir à l'encontre des navires étrangers. Toutefois, l'exercice de ses compétences est contrebalancé par l'affirmation du droit de passage inoffensif¹⁷, bénéficiant à tous les États. Pour être considéré comme étant de passage, un navire doit exercer une navigation qui soit à la fois continue et rapide¹⁸. Ce faisant, un État côtier ne peut mettre en œuvre ses compétences à l'encontre d'un navire étranger que si le passage de ce dernier n'est pas inoffensif. Tel que le résume Gidel, il s'agit d'« *une règle de droit commun international limitative de la souveraineté de l'État riverain* »¹⁹. Pour être considéré comme offensif (ou non-inoffensif), le passage doit être attentatoire à la paix, au bon ordre ainsi qu'à la sécurité de l'État²⁰. Parmi les différentes atteintes potentielles mentionnées au sein de la CNUDM, certaines sont susceptibles d'être applicables à la protection des plates-formes.

Tout d'abord, constitue une atteinte à la paix au bon ordre et à la sécurité de l'État toute « *menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier* »²¹. Il apparaît manifeste qu'une attaque à l'encontre d'une installation offshore s'apparente pleinement à ce type de comportement. Par ailleurs, cette disposition inclue également les menaces, et peut donc servir de fondement à une intervention préventive à l'encontre d'un navire étranger. Autre type d'atteinte, les « *pollutions graves et délibérées* »²² peuvent également s'appliquer à un acte visant une plate-forme. En effet, le caractère délibéré semble insister sur l'intentionnalité de l'acte illicite accompli. Toutefois, le terme « *gravité* » n'étant pas défini, il peut être soumis à l'appréciation des États. Pour autant, une action à titre préventive serait difficilement réalisable sur cette base, car seules les pollutions avérées sont prévues, et non pas les pollutions potentielles. La convention considère également que « *les perturbations du fonctionnement du système de communication ou de tout autre équipement ou installation de l'État côtier* »²³ caractérisent une atteinte, qui peut s'appliquer au contexte de l'offshore. Enfin, la CNUDM précise que « *toute autre activité sans rapport direct avec le passage* »²⁴ peut constituer une atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier.

17) Article 17 de la CNUDM.

18) Article 18 de la CNUDM.

19) GIDEL G. (1934), « La mer territoriale et la zone contiguë », *RCADI*, vol. 48, p. 216.

20) Article 19-1 de la CNUDM.

21) Article 19-2-a de la CNUDM.

22) Article 19-2-h de la CNUDM.

23) Article 19-2-k de la CNUDM.

24) Article 19-2-i de la CNUDM.

Ce faisant, l'État côtier peut mettre en œuvre sa compétence d'exécution en cas de passage non-inoffensif qui prend la forme d'un droit de protection. En cela, il peut entreprendre « *toutes les mesures nécessaires* »²⁵ à l'encontre du navire suspect, ce qui peut inclure l'abordage ainsi que l'exercice du droit de visite²⁶. De même, en cas de danger imminent, l'État côtier peut suspendre tout passage au sein de sa mer territoriale. Cependant, cela doit être limité à une situation « *indispensable pour assurer sa sécurité* »²⁷. Par ailleurs, cette mesure doit être à la fois limitée dans le temps et dans l'espace.

Enfin, l'État côtier peut également exercer sa compétence normative en mer territoriale et adopter des lois et règlements dans des domaines définis par la CNUDM. Cette compétence permet à l'État côtier de réguler le passage dans ses espaces, notamment dans le but de parvenir à la « *sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime* »²⁸. L'État côtier peut également légiférer dans le but de veiller à la « *protection des équipements* », ainsi qu'à la « *préservation de l'environnement* ». Il peut enfin intervenir afin de prévenir « *des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration* ». Le champ d'exercice de la compétence normative est donc assez étendu pour l'État côtier qui peut « *subordonner l'exercice du libre passage inoffensif au respect de ses lois et règlements* »²⁹. Les navires étrangers se doivent de respecter ces dispositions. De surcroît, la CNUDM précise que si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier ou si l'infraction « *est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale* », ce dernier peut exercer sa juridiction pénale à l'encontre des navires étrangers³⁰. En résumé, l'État côtier dispose de compétences normatives et d'exécution assez larges pour prévenir et réprimer les actes illicites intentionnels au sein de sa mer territoriale.

Au-delà des espaces sous souveraineté, les compétences de l'État côtier se réduisent à mesure que se renforce la pression de l'État du pavillon. Au sein de sa zone contiguë, l'État côtier peut prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements dans les domaines douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration³¹. Son champ de compétence est donc considérablement réduit mais il peut en cas de forte présomption ou commencement de preuve contrôler un navire³². Enfin, la zone économique exclusive

25) Article 25 de la CNUDM.

26) PANCRACIO J.P., *Droit de la mer*, coll. Précis, éd. Dalloz, p.166. Voir ég. YANG H. (2006), *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, éd. Springer science & Business Media, p. 217.

27) Article 25-3 de la CNUDM.

28) Article 21 de la CNUDM.

29) PANCRACIO J.P. (2010), *Droit de la mer, op. cit.*, p.168. voir ég. HAKAPÄÄ K. & MOLENAAR E. J. (1999), « Innocent passage – past and present », *Marine policy*, Vol. 23, No. 2, p. 131.

30) Article 28 de la CNUDM.

31) Article 33 de la CNUDM.

32) PANCRACIO J. P., *Droit de la mer, op. cit.*, p. 286.

apparaît comme historiquement attachée à l'exploitation des ressources du plateau continental³³. À ce titre, l'État côtier dispose d'un droit exclusif de construction des plates-formes au sein de cet espace, qui doivent toutefois être préalablement notifiées aux autres États et entretenues³⁴. Une fois installées, il y exerce sa juridiction exclusive³⁵. Il peut donc y faire appliquer ses lois et règlements dans les domaines douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration. De fait, il est compétent à la fois pour réglementer les activités sur la plate-forme mais également pour prendre des mesures coercitives en cas de non-respect de ses prescriptions. En plus de cette compétence pleine sur les plates-formes, l'État côtier dispose en outre de la possibilité d'établir une zone de sécurité de 500 mètres autour de la plate-forme³⁶. Cette disposition est centrale car elle permet à l'État côtier de prévenir un dommage éventuel provenant de l'extérieur. En effet, bien qu'il dispose d'une juridiction exclusive à bord de l'installation, il ne peut l'exercer en dehors, d'où la nécessité de prévoir ce type de zone. En son sein, les navires étrangers se doivent de respecter les « *normes généralement acceptées dans les parages des (...) installations* », telles que l'obligation de réduire la vitesse du navire. Il ressort donc de cette analyse du droit de la mer que l'État n'est pas exempt de possibilités pour protéger les installations offshore présentes au large de ses côtes³⁷. Toutefois, suite à des affaires précises, la communauté internationale a pris conscience de la nécessité de dépasser le cadre strictement national afin de créer des incriminations pénales régies par le droit international et ainsi de renforcer la lutte contre les menaces présentes en mer.

B. Le développement de mécanismes répressifs sur l'espace maritime

Le cadre international instauré par le droit de la mer octroie aux États des compétences, tant normatives que d'exécution, fluctuant en fonction des espaces maritimes appréhendés. Toutefois, ce cadre de référence s'est retrouvé confronté à une difficulté majeure suite à l'affaire du navire Achille Lauro. En 1985, ce paquebot italien a fait l'objet d'un détournement par des membres du Front de libération de la Palestine. Les passagers ont été pris en otage et l'un d'entre eux, ressortissant américain, fut jeté par-dessus bord et décéda³⁸. Cet incident a connu un très fort écho au sein de la communauté internationale et a fait naître un besoin accru de parvenir à une coopération renforcée ainsi qu'à l'établissement d'incriminations pénales établies à

33) Déclarations n^{os} 2667 et 2668 du président américain Harry S. Truman, 28 septembre 1945.

34) Article 60-3 de la CNUDM.

35) Article 60 de la CNUDM.

36) Article 60-4 de la CNUDM.

37) Il faut préciser que selon l'article 80 de la CNUDM : « *L'article 60 s'applique, mutatis mutandis, aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental* ».

38) MOMTAZ D. (1988), « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *Annuaire français de droit international*, vol. 34, n^o 1, p. 589-590.



XI. Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels ...

l'échelle internationale. En 1988, la convention SUA est adoptée³⁹ et vient pallier les lacunes du droit de la mer sur ses aspects répressifs.

Ce cadre SUA 1988 se compose de deux textes : la convention et le protocole⁴⁰. La convention SUA a un champ d'application ciblé, puisqu'elle ne s'applique qu'aux navires. Selon son article 1er, un navire désigne « *un bâtiment de mer de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en mer au fond de mer* ». Parallèlement, le protocole SUA se consacre exclusivement aux plates-formes fixes, qui sont définies comme : « *une île artificielle, une installation ou un ouvrage attaché en permanence au fond de la mer aux fins de l'exploration ou de l'exploitation des ressources* ». Ces deux textes érigent des incriminations conventionnelles indirectes, c'est-à-dire que les incriminations sont définies à l'échelle internationale mais instituées par le droit interne sur la base d'une obligation prévue par la convention⁴¹. Ainsi, sans définir directement le terrorisme en mer, la convention opte pour une méthode énumérative, par laquelle elle énonce un ensemble de comportements assimilables à du terrorisme. Les infractions prévues par le protocole comportent deux éléments centraux : elles doivent revêtir un caractère intentionnel et illégal. Ainsi, le protocole incrimine le fait de s'emparer d'une plate-forme par la violence, d'accomplir un acte de violence à son bord, de la détruire, de lui causer des dommages, de placer à son bord une substance destructive ainsi que de blesser ou tuer toute personne à son bord⁴². Il faut également préciser que la tentative, l'incitation, la complicité et la menace sont également punissables. Toutefois, le protocole n'évoque pas l'État côtier, qui pourtant demeure l'acteur le mieux placé pour intervenir. Cependant, l'article 3 prévoit qu'un État peut exercer sa compétence lorsque l'infraction est commise « *à l'encontre ou à bord d'une plate-forme fixe alors qu'elle se trouve sur le plateau continental de cet État* ». Ainsi, bien que n'étant pas citée expressément, la compétence de l'État côtier ressort indirectement.

Il apparaît également au sein du protocole que certaines dispositions de la convention s'appliquent *mutatis mutandis*. Aussi l'article 7 contient-il une clause *aut dedere aut judicare* qui signifie « *extrader ou poursuivre* » et qui est donc applicable aux infractions visant les plates-formes fixes. Ainsi, en vertu de la présente clause, les États se doivent de respecter une « *obligation alternative* »⁴³ : ils s'engagent soit à poursuivre

39) Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation, conclue à Rome le 10 mars 1988, décret n° 92-178 du 25 février 1992, JORF 27 février 1992.

40) Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental, conclu à Rome le 10 novembre 1988, décret n° 92-266 du 20 mars 1992, JORF n° 73 du 26 mars 1992.

41) YOKARIS A. (2012), « Les critères de compétence des juridictions nationales », in ASCENCIO H., DECAUX E., PELLET A., *Droit international pénal*, éd. Pedone, p. 297.

42) Article 2 du protocole SUA 1988.

43) DA ROCHA FERREIRA A., CARVALHO C., GRAEFF MACHRY F., ARRETO VIANNA RIGON P.



YANN TEPHANY

les auteurs des actes incriminés, soit à les extraditer. De surcroît, compte tenu de l'article 5, les États parties se doivent de traduire les infractions prévues par le protocole et la convention au sein de leur ordre juridique national par des peines appropriées. De même, les dispositions de la convention relatives à la coopération dans le domaine pénal, en matière d'obtention de preuve et d'échange d'informations, sont également applicables pour les infractions spécifiques aux plates-formes fixes. Ce cadre SUA 1988 a donc un rôle central à plusieurs points. D'abord, il fixe l'incrimination de comportements assimilés à du terrorisme maritime que les États s'engagent à traduire au sein de leurs ordres juridiques nationaux. Ensuite, il renforce les mécanismes de coopération à l'échelle internationale. L'État côtier, bien qu'indirectement mentionné, voit donc sa compétence renforcée à l'encontre des auteurs d'actes illicites visant les installations en mer.

Cependant, ce cadre conventionnel a montré ses limites lors de l'arraisonnement du navire *So San* en 2002. Ce navire provenant de Corée du Nord fut repéré en mer d'Arabie faisant route vers le Yémen. Malgré plusieurs demandes répétées d'identification, le navire coréen refusa d'arborer son pavillon. Tel que le permet l'article 110 de la CNUDM, le navire fut arraisonné et les autorités intervenantes découvrirent à son bord plusieurs missiles Scud B, 15 ogives explosives, 23 conteneurs de propergol ainsi que des produits chimiques non identifiés⁴⁴. Toutefois, l'exercice du droit de visite ne justifia pas la saisie du navire et la poursuite des membres d'équipage, car aucun instrument juridique international ne prohibait le transport de ce type de matériaux⁴⁵. Face au danger incarné par le transport d'armes de destruction massive et par la tension exacerbée du contexte post-11 septembre 2001, la communauté internationale a initié, sous l'égide de l'OMI, l'amendement de la convention SUA.

Ainsi, le cadre SUA de 1988 a été complété par deux protocoles en 2005, l'un relatif à la convention, l'autre spécifique au protocole⁴⁶. Ces deux textes ont pour objectif d'adapter les incriminations du cadre SUA aux nouveaux dangers représentés par le transport de ce type de produits. Le protocole à la convention apporte un soin tout

(2013), «The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare)», *UFRGS Model United Nations journal*, vol. 1, p. 202.

44) LEWIS J. & MAXON P. (2010), « L'initiative de sécurité contre la prolifération », *Forum du désarmement*, n° 2, p. 38-39.

45) BYERS M. (2004), «Policing the High Seas : the Proliferation Security Initiative», *AJIL*, vol. 98, p. 526 : «*Stopping and searching the So San was probably legal ... but seizing the cargo from a properly registred vessel was an entirely different matter*». Voir ég. PAPANASTAVRIDIS E. (2013), *The interception of vessels on the high seas, contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Oxford : Hart, p. 113.

46) Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclu à Londres le 14 octobre 2005 ; Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.



XI. Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels ...

particulier à la définition des produits et substances susceptibles d'être assimilés à des armes BCN⁴⁷. Le protocole spécifique aux plates-formes fixes prévoit à ce titre deux nouvelles incriminations : l'utilisation et le déversement de ce type de substance⁴⁸. En sus, la menace, la tentative, la complicité, l'organisation, ainsi que la facilitation sont également incriminées par le présent protocole. À nouveau, il est précisé que les États parties doivent établir leurs compétences quand les infractions sont commises « à l'encontre ou à bord d'une plate-forme fixe alors qu'elle se trouve sur le plateau continental de cet État », reconnaissant à nouveau indirectement la compétence de l'État côtier⁴⁹.

L'un des développements centraux du cadre SUA 2005 réside dans la possibilité d'exercer un droit de visite à l'encontre des navires étrangers. En effet, selon l'article 8 bis de la convention⁵⁰, un État partie qui dispose de « raisons sérieuses » de soupçonner un navire étranger situé « au-delà de la mer territoriale » peut demander à l'État du pavillon de lui confirmer la nationalité du navire. Une fois celle-ci confirmée, il peut demander à l'État du pavillon l'autorisation d'arraisonner le navire et de prendre les « mesures appropriées », telles que monter à bord et inspecter le navire. À noter qu'un mécanisme de consentement tacite peut être mis en œuvre à l'initiative de l'État du pavillon lors de la ratification⁵¹. En cela, un État du pavillon ne répondant pas dans des délais suffisants à une confirmation de nationalité autorise les autres États parties à intervenir contre son navire. Ce cadre opérationnel est donc nettement plus développé car il permet, sur autorisation de l'État du pavillon, par consentement *ad hoc* ou par consentement tacite, à un État d'exercer sa compétence à la fois normative et d'exécution à l'encontre d'un navire étranger. Cependant, ces dispositions n'apparaissent qu'au sein du protocole à la convention et non pas au sein du protocole spécifique aux plates-formes fixes. Ainsi donc, ce dispositif opérationnel n'est applicable que lorsque l'utilisation d'arme BCN vise un navire et non une plate-forme fixe, ce qui limite la portée de cette convention en matière de protection des installations offshore⁵².

47) Article 2 du Protocole 2005 à la Convention SUA de 1988. Armes BCN : biologiques, chimiques et nucléaires.

48) Article 4 du protocole de 2005 relatif au protocole de 1988.

49) Article 5 du protocole de 2005 relatif au protocole de 1988.

50) Article 8 du protocole à la Convention intégrant un article 8 bis au sein de la Convention.

51) Article 8 bis (5)-d de la Convention SUA.

52) HAREL A. (2012), « Preventing terrorist attacks on offshore platforms: do states have sufficient legal tools? », *Harvard National Security Journal*, vol. 4, p. 171.

II. La délicate mise en œuvre de la compétence d'exécution de l'État côtier en zone économique exclusive

Les menaces en mer se caractérisent donc par leur nature versatile, à laquelle s'est adaptée la communauté internationale. Toutefois, le rôle de l'État côtier en matière de protection de ses installations offshore reste réduit. Cela est particulièrement manifeste au-delà de la mer territoriale, espace au sein duquel la mise en œuvre de mesures coercitives semble plus limitée (A). De fait, la mise en œuvre de mesures préventives à l'encontre des navires suspects demeure difficilement réalisable au large des plates-formes malgré les réclamations répétées de certains États côtiers (B).

A. La mise en œuvre de mesures coercitives en zone économique exclusive

Les compétences de l'État côtier destinées à la protection des plates-formes offshore, et notamment sa compétence d'exécution, demeurent particulièrement délicates à mettre en œuvre. Cela est d'autant plus flagrant au sein des espaces échappant à sa souveraineté tels que la zone économique exclusive. L'affaire opposant les Pays-Bas et la Fédération de Russie a illustré ce phénomène. En 2013, un navire battant pavillon hollandais, l'Arctic Sunrise, est arraisonné par les autorités russes dans la mer de Petchora au sein de la zone économique exclusive russe. Il est reproché à ce navire appartenant à l'ONG Greenpeace d'avoir pénétré au sein de la zone de sécurité d'une plate-forme russe sans autorisation préalable. En effet, l'équipage du navire entendait militer contre les forages réalisés dans cette zone dans le cadre de l'opération « *save the Arctic* ». Suite à cet arraisonnement, le navire fut ramené au port russe de Murmansk où l'équipage du navire a été placé en détention. Les enjeux en présence sont fondamentaux, car d'un côté l'État du pavillon fait valoir que la zone économique exclusive est une zone de liberté, et que donc l'intervention des autorités devait être subordonnée à son consentement préalable, et de l'autre, les autorités russes mettent en avant des atteintes à la sûreté maritime légitimant son action⁵³. La résolution de ce différend s'est faite en deux temps : tout d'abord une procédure devant le Tribunal international du droit de la mer à propos de la mainlevée de l'immobilisation du navire et de la mise en liberté des personnes détenues⁵⁴, puis une sentence arbitrale sur le fond rendue conformément à l'annexe VII de la CNUDM⁵⁵.

53) OUDE ELFERINK A. (2014), «The Arctic Sunrise incident : a multi-faceted Law of the Sea case with a human rights dimension», *The international Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 29, Issue 2, p. 246.

54) TIDM, *affaire de l'« Arctic Sunrise »*, Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie, ordonnance du 22 novembre 2013.

55) Communiqué de la Cour permanente d'arbitrage, *Arctic Sunrise Case, Pays-Bas c. Russie*, 24 août 2015.

Outre les différents aspects abordés, l'appréciation par le tribunal arbitral des dispositions de la CNUDM soulevées par la Russie contre l'Arctic Sunrise met en lumière l'exercice de la compétence d'exécution de l'État côtier en zone économique exclusive. En effet, de nombreux griefs ont été invoqués par le gouvernement russe à l'encontre du navire de Greenpeace. Tout d'abord, la Russie a invoqué les dispositions relatives à la piraterie maritime. Or, celles-ci ne sont pas applicables en l'espèce, car l'action diligentée par Greenpeace se dirigeait à l'encontre d'une plateforme, et non d'un navire. D'autre part, on peut s'interroger sur la finalité de l'action menée. En effet, la piraterie revêt selon la convention une fin « *privée* ». Ici, l'action menée par Greenpeace apparaît comme davantage politique, les auteurs de l'acte en question ne semblent pas mettre en avant des considérations d'ordre personnel ou pécuniaire. La Russie invoque également la commission d'une infraction dite de « *hooliganisme* ». Cette dernière est fondée sur la violation par le navire hollandais des règles inhérentes à la zone de sécurité russe. En conséquence, l'atteinte aux règles instaurées par le gouvernement russe peut légitimer l'exercice d'un droit de poursuite à l'encontre du navire. En effet, tel que le précise la CNUDM, le droit de poursuite ne peut débiter que suite à une infraction « *aux lois et règlements de l'État côtier applicables (...) y compris à la zone de sécurité* ». En cela, l'action russe semble légitime du point de vue du droit international. Néanmoins, l'exercice du droit de poursuite doit se faire sans avoir été interrompu, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par la suite, la sentence du tribunal arbitral met en avant d'autres bases juridiques justifiant l'intervention de l'État côtier au sein de la zone économique exclusive. Il ressort de cette appréciation que l'article 221 de la CNUDM relatif aux pollutions constitue une base juridique légitimant la réalisation de mesures d'application des lois au sein de cet espace, mais qu'en l'espèce cette disposition est inapplicable. Le tribunal arbitral estime également qu'au moment de l'arraisonnement il n'existait « *pas de fondement raisonnable à ce que la Russie suspecte que l'Arctic Sunrise se soit livré ou soit susceptible de se livrer à des actes terroristes* » et ajoute que « *les actes de l'Arctic Sunrise ne constituaient pas une ingérence dans les droits souverains de la Russie* »⁵⁶.

Il ressort de cette sentence arbitrale que les autorités russes ont manifestement outrepassé leur compétence au sein de la zone économique exclusive. Cet espace étant marqué par un esprit de liberté affirmé à l'article 58 de la CNUDM⁵⁷, l'action d'un

56) Communiqué de la Cour permanente d'arbitrage *op. cit.*, considérant 4-b-ii p. 5.

57) Article 58 de la CNUDM : « *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'article 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* ».

État côtier se doit donc d'être permise par le droit international⁵⁸. En l'espèce, comme le rappelle la sentence, la protestation en mer constitue une « *utilisation de la mer à des fins internationalement licites liées à la liberté de la navigation* »⁵⁹. Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'une disposition visant à exclure les associations du type de Greenpeace du champ d'application de la convention SUA a été proposée mais n'a finalement pas été retenue lors de la rédaction du texte final⁶⁰.

B. Les difficultés relatives à la réalisation de mesures préventives

L'affaire de l'Arctic Sunrise illustre donc le difficile exercice par l'État côtier de sa compétence d'exécution sur la zone économique exclusive. Comme le précise Klein, dans cet espace ainsi que sur le plateau continental : « *tandis que les compétences normatives de l'État côtier sont assez claires, les compétences d'exécution le sont moins* »⁶¹. Ce constat a été réalisé plusieurs fois à l'échelle internationale. Plusieurs États soucieux de parvenir à une protection maximale de leurs installations ont fait part des difficultés auxquelles ils sont confrontés, mais ces revendications peinent à avoir un écho satisfaisant au sein de la communauté internationale. Parmi les solutions envisagées, la plus récurrente pour parvenir à une protection efficace des plates-formes offshore consiste à demander l'extension de la zone de sécurité au-delà des 500 mètres prévus par la CNUDM. En effet, bien que théoriquement satisfaisante, la limite extérieure de ces zones les rend pragmatiquement insuffisantes pour parvenir à une protection optimale des installations offshore. Comme le remarque le professeur Kaye⁶², un navire se dirigeant vers une plate-forme offshore à une vitesse de 25 nœuds pourrait parvenir à franchir la zone de sécurité en 39 secondes, ce qui rend concrètement ces zones inopérantes en matière de protection face aux menaces présentes en mer⁶³. En sus, de nombreuses armes ont une portée supérieure à la limite extérieure de la zone de sécurité. Ainsi, comme le précise Harel⁶⁴, il serait

58) C.P.J.I., arrêt du 7 septembre 1927, affaire du *Lotus (France c. Turquie)*, Série A., n° 10, p. 18-19 : « *Dans ce sens, la juridiction est certainement territoriale ; elle ne pourrait être exercée hors du territoire, sinon en vertu d'une règle permissive découlant du droit international coutumier ou d'une convention* ».

59) Communiqué de la Cour permanente d'arbitrage *op. cit.*, considérant 4b p. 3.

60) PLANT G. (1990) «The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation» 1990 (39), *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 39, p. 34.

61) KLEIN N. (2011), *Maritime Security and the Law of the Sea*, éd. OUP, p. 102.

62) KAYE S. (2007), «International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack», *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 31, p. 381-382.

63) KLEIN N. (2011), *Maritime Security and the Law of the Sea*, *op. cit.*, p. 102: «Kaye argued that the practical application of these rules renders the grant of enforcement jurisdiction nugatory». Voir également KAYE S. (2007), *op. cit.*, p. 395.

64) HAREL A. (2012), *op. cit.* p. 142-143.

possible de mener une attaque contre une installation offshore sans pénétrer à l'intérieur. En cela, les demandes d'extension apparaissent légitimes.

Cette possibilité est ouverte par l'article 60 (5) de la CNUDM qui prévoit que les zones de sécurité « ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres (...) sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente ». Les problématiques relatives à l'extension de cette zone ont été soumises à l'OMI dès 1989. En effet, l'OMI apparaît comme « la seule organisation internationale compétente »⁶⁵. Par l'adoption de la résolution A.671(16) de 1989⁶⁶, l'OMI conseille aux États côtiers de notifier aux autres États l'emplacement des installations offshore, et intime aux États du pavillon d'enquêter sur leurs navires lorsqu'ils sont alertés d'une infraction par l'État côtier. Ce faisant, l'OMI ne fait que rappeler leur rôle aux États du pavillon, mais ne permet pas aux États côtiers de se doter de meilleurs moyens pour intervenir de façon préventive contre un navire étranger. L'insuffisance de ces dispositions a conduit le Brésil à faire part à l'OMI de sa volonté d'étendre ses zones de sécurité afin de se prémunir contre de potentiels accidents. Les débats opérés au sein du sous-comité de l'OMI relatif à la sécurité de la navigation ont cependant abouti à la conclusion que le besoin d'étendre les zones de sécurité n'était pas démontré⁶⁷. Pour autant, l'OMI s'est saisie du problème en élaborant des *guidelines*⁶⁸ relatives à la sécurité des plates-formes. Ainsi, elle encourage les États du pavillon à s'assurer que leurs navires naviguant à proximité d'une zone de sécurité remplissent les conditions nécessaires à ce type de navigation.

La réticence de l'OMI à étendre les compétences de l'État côtier semble avoir une double explication. Tout d'abord, il appert que la zone économique exclusive est un espace de liberté. Ce faisant, permettre aux États d'étendre leurs compétences, et ce même à des fins qui peuvent sembler légitimes, pourrait affaiblir ce principe. D'autre part, on se situe au sein d'une confrontation entre certains intérêts nationaux et l'intérêt de la communauté internationale, qui apparaissent difficilement conciliables. Des compromis demeurent toutefois envisageables. Par exemple, Harel propose d'étendre la limite extérieure de la zone de sécurité tout en prenant en compte la liberté de navigation, c'est-à-dire ouvrir aux États la possibilité d'augmenter leur zone de sécurité excepté au sein des voies de circulation internationales⁶⁹. Bien que théoriquement

65) OMI, Résolution A.572 (14) du 20 novembre 1985, p. 4 : « IMO is recognized as the only international body responsible for establishing and recommending measures on an international level concerning ships' routing ».

66) OMI, Résolution A.671 (16) du 19 octobre 1989.

67) KRASKA J. & PEDROZO R. (2013), *International Maritime Security Law*, éd. Martinus Nijhoff publishers, 2013 p. 79.

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

69) HAREL A. (2012), *op. cit.*, p. 184.



YANN TEPHANY

satisfaisante, cette proposition demeure toutefois délicate à mettre en œuvre, car elle vise à toucher à un principe bénéficiant aux États dans leur totalité. En outre, trouver un équilibre entre l'extension des compétences de l'État côtier et la liberté des mers est un exercice extrêmement délicat⁷⁰. Il reste qu'une prise en compte rapide du problème est plus que souhaitable. En effet, le droit applicable en mer se caractérise souvent par son caractère « *post-catastrophe* »⁷¹, intervenant conséquemment à une catastrophe maritime. Une intervention concertée en amont est donc nécessaire, afin d'éviter une action internationale en réaction à un événement dommageable tel que ce fut le cas pour l'élaboration des conventions SOLAS, SUA, ou encore du code ISPS.

70) BECKER A. M. (2005), «The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea», *HILJ*, vol. 46, p. 230 : «*Balancing new claims of jurisdiction to prescribe and enforce against the principle of navigational freedom will be an uneasy exercise in lawmaking, but there is room for a more aggressive interdiction regime to the extent that its proponents keep in mind the needs and claims of the system as a whole*».

71) RUILLE J. (2015), *Management des risques intégré des navires et de leurs armements : un ferry peut-il être une organisation à haute fiabilité ?*, Thèse en science de gestion, Nantes, p. 24.