

Document:-
A/CN.4/51

Troisième rapport par J. P. A. François, rapporteur spécial

sujet:
Droit de la mer – le régime de la haute mer

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-
1952, vol. II

*Téléchargé du site Internet de la Commission du Droit International
(<http://www.un.org/law/french/ilc/index.htm>)*

RÉGIME OF THE HIGH SEAS

DOCUMENT A/CN.4/51

Troisième rapport par J. P. A. François, rapporteur spécial

[Texte original en français]
[28 février 1952]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
1. — Nationalité du navire	44
2. — Compétence pénale en matière d'abordage	45
3. — Sauvegarde de la vie humaine en mer	46
4. — Droit d'approche et traite des esclaves	46
5. — Câbles sous-marins	47
6. — Droit de poursuite	48

Les questions suivantes, considérées par la Commission du droit international au cours de sa troisième session, furent renvoyées au rapporteur spécial pour étude complémentaire et présentation d'un rapport.

1. — NATIONALITÉ DU NAVIRE (par. 79)¹

Lors de sa troisième session la Commission a adopté, avec une seule voix dissidente, le principe que l'octroi de la nationalité au navire est limité par les principes de droit international².

Dans cet ordre d'idées la Commission a adopté provisoirement le texte suivant :

« En général, un Etat peut fixer les conditions auxquelles il autorise un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon ; pourtant, la pratique générale des Etats a établi des conditions minimums qui doivent être réunies pour que le caractère national du navire soit reconnu par les autres Etats. Ces conditions minimums sont :

» Le navire doit être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :

a) De nationaux ou de personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat ;

b) D'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des membres personnelle-

ment responsables sont des nationaux ou des personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat ;

c) D'une société par actions constituée conformément à la législation de l'Etat et ayant son siège sur le territoire de cet Etat³.»

Il semble que la rédaction de cet article puisse être légèrement améliorée. Au lieu de parler des personnes « domiciliées » sur le territoire de l'Etat on pourrait exiger que les personnes fussent *établies* sur le territoire de l'Etat. Il serait préférable d'envisager l'établissement de fait sur le territoire, et de ne pas se contenter d'un domicile légal.

En outre, on pourrait supprimer dans l'alinéa *b* les mots « plus de », étant donné que dans le premier membre de phrase du paragraphe on n'exige pas que le pourcentage de 50 pour 100 soit dépassé. Dans ce paragraphe également on pourrait remplacer le mot « domiciliées » par *établies*.

Le rapporteur spécial avait proposé d'exiger comme l'une des conditions requises pour l'acquisition du pavillon que le capitaine eût la nationalité de l'Etat du pavillon. Le rapporteur spécial avait démontré qu'il s'agissait ici d'une pratique très répandue, notamment si l'on tenait compte du tonnage de la marine marchande des pays qui prescrivent cette condition en comparaison avec le total mondial⁴. Il avait fait valoir que la nationalité du capitaine était de la plus grande importance pour revêtir le navire du caractère national, et qu'elle pouvait offrir de meilleures garanties pour

¹ Les chiffres indiqués à la suite des titres des différentes parties du présent rapport renvoient aux paragraphes du rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa troisième session du 16 mai au 27 juillet 1951, *Documents officiels de l'Assemblée générale, sixième session, Supplément n° 9 (A/1858)*.

² Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 56.

³ *Ibid.*, par. 59-102.

⁴ Document A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. II, p. 77.

l'application à bord de la législation du pays du pavillon. La majorité de la Commission a toutefois jugé que la règle était trop rigoureuse; tout en admettant qu'il y ait intérêt à ce que le capitaine possède la nationalité du pays du pavillon, on fut d'avis qu'il fallait tenir compte du fait que certains pays, à l'heure actuelle, ne disposent pas d'un personnel suffisant pour remplir cette condition⁵.

Si la Commission maintient son opinion à cet égard, il faudra donc omettre ce critère pour l'attribution de la nationalité du navire. Evidemment, il serait possible de prévoir une telle stipulation, tout en faisant une exception pour les cas extraordinaires où le nombre de capitaines de la nationalité de l'Etat du pavillon s'avérerait insuffisant. Cette exception enlèverait toutefois à la disposition toute sa valeur pratique.

2. — COMPÉTENCE PÉNALE EN MATIÈRE D'ABORDAGE (par. 80)

Lors de la troisième session, le rapporteur spécial avait proposé l'adoption d'un article libellé comme suit :

« *Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités d'un autre Etat que celui dont le navire portait le pavillon* »⁶.

Dans son rapport, le rapporteur spécial avait exposé les arguments qui, à son avis, militent en faveur d'une pareille disposition⁷.

La proposition a fait l'objet d'une assez longue discussion au sein de la Commission⁸. Certains membres l'ont chaleureusement appuyée, d'autres membres, étant d'avis que les critiques qui s'étaient fait entendre contre l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire du *Lotus* n'étaient pas fondées, ont formulé des objections.

La Commission n'a pu arriver à une conclusion nette à ce sujet et elle a décidé d'ajourner la question jusqu'à la quatrième session. Elle a fait ressortir dans son rapport « qu'il convient de poser une règle en la matière, car la nécessité s'en est fait sentir »⁹.

Après un examen minutieux des arguments pour et contre développés par les membres de la Commission, le rapporteur spécial ne peut que maintenir sa proposition de l'année passée. A son avis, on ne saurait réfuter la règle proposée, pour le seul motif qu'elle ne serait pas conforme aux principes généraux qui régissent en droit international la compétence des Etats dans les affaires pénales.

Tout en laissant de côté la question de savoir s'il s'agissait en effet d'une discordance portant sur des principes généraux, le rapporteur estime qu'il ne faut pas perdre de vue que la navigation maritime présente un intérêt international de tout premier ordre, et peut se prévaloir d'un long passé ainsi que d'un développement qui lui est propre. On ne saurait s'étonner que se soit développé à l'égard de cette navigation un droit coutumier déviant sur certains points des principes régissant les autres activités du genre humain. Dans la pratique on s'est laissé guider par l'intérêt primordial pour la navigation maritime de pouvoir accomplir sa tâche sans être entravée par des persécutions judiciaires non justifiées et vexatoires, et par la nécessité de confier la juridiction pénale, dans les affaires d'abordage en haute mer, à des tribunaux qui, dans cette matière très compliquée, pourraient juger en toute connaissance de cause et avec toute l'expérience que le caractère spécial de ces incidents requiert. Aussi s'est constituée la pratique de ne pas poursuivre le capitaine ainsi que toute autre personne au service du navire — à titre pénal ou disciplinaire à raison d'abordage en haute mer. Le rapporteur partage l'opinion de Fischer Williams¹⁰, d'après lequel la (très faible) majorité de la Cour dans l'affaire du *Lotus* n'a pas suffisamment fait allusion aux considérations pratiques qui sont à la base de ces prétentions et qui sont loin de n'être que des arguments *ab inconvenienti*. « Le point de vue de l'individu — et ainsi s'exprime Fischer Williams — semble lui avoir échappé. Dans le raisonnement de la majorité de la Cour, tout est rigide et déductif. »

C'est pour ces raisons que le rapporteur spécial voudrait insister auprès des membres de la Commission afin qu'ils ne considèrent pas cette affaire exclusivement du point de vue de la théorie abstraite. « La jurisprudence de la Cour — dit Charles de Visscher en traitant de l'affaire du *Lotus* — aboutit à des conséquences qui dénotent la faiblesse de son système et qui entraînent, sur le terrain pratique, des résultats regrettables »¹¹.

Lors des discussions de l'année passée, on a posé la question de savoir si l'aviation — qui paraît être à ce sujet dans une situation quelque peu analogue à la navigation maritime — a éprouvé les mêmes difficultés. L'examen auquel le rapporteur a procédé, à ce sujet, semble démontrer qu'à l'égard des pilotes d'avions on n'a jamais procédé à des poursuites judiciaires pour cause de collisions dans l'espace aérien libre, de sorte que le besoin de protection ne s'est pas encore fait sentir.

On a demandé également si l'on ne pouvait pas laisser cette matière aux soins du Comité maritime international qui actuellement l'a inscrite à l'ordre du jour de la prochaine Conférence de droit maritime, à Bruxelles. Le rapporteur spécial, tout en formulant les vœux les plus sincères pour la réussite des travaux de la Conférence, se permet de faire observer que l'entrée

⁵ Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 103-127.

⁶ A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II, p. 80.

⁷ *Ibid.*, pp. 77-80.

⁸ Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 128-151; 122^e séance, par. 1-106.

⁹ A/1858, *op. cit.*, par. 80.

¹⁰ *Revue générale de droit international public*, 1928, p. 369.

¹¹ *Revue de droit international et de législation comparée*, 1928, p. 81.

en vigueur d'une convention en cette matière, conclue entre les Etats maritimes qui ont l'habitude de participer à ces conférences de droit maritime, ne suffira point à protéger les marins contre les dangers de poursuites pénales dont ils peuvent faire l'objet de la part des Etats se tenant à l'écart de pareilles conventions, ainsi qu'il appert des travaux préparatoires de la Conférence. Le Comité maritime international, il est vrai, envisage de consacrer une pratique internationale par un texte formel et non pas de créer un droit nouveau et purement conventionnel. Cependant, il est à redouter que l'élaboration d'une convention à ce sujet ne soit considérée par ceux qui ne veulent pas se conformer à cette pratique comme un argument en faveur de leur thèse, selon lequel il s'agirait ici d'obligations internationales valant seulement pour ceux qui sont parties à la Convention.

Le rapporteur spécial reconnaît pleinement que sa proposition n'offre point une solution idéale. Celle-ci ne pourrait être obtenue que par l'institution, en matière d'abordage, d'une juridiction internationale connaissant des conflits internationaux qui résultent des collisions en haute mer. Mais, aussi longtemps que celle-ci ne paraît pas encore réalisable, il faut se contenter de la solution *next best*.

C'est pour ces raisons que le rapporteur spécial voudrait suggérer que la Commission insère dans le Règlement sur le régime de la haute mer la règle qu'il s'est permis de formuler.

3. — SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER (par. 81)

Lors de sa deuxième session, la Commission a déclaré attacher une grande importance aux règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer, et prévues à l'annexe B de l'Acte final de la Conférence de Londres de 1948¹². La Commission a prié le rapporteur spécial d'étudier la question afin de déduire de ces règles quelques principes que la Commission pourrait examiner¹³. Répondant à cette invitation, le rapporteur spécial a énoncé, dans le rapport qu'il a présenté à la Commission lors de la troisième session, certains principes qui, à son avis, pourraient être dégagés des règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer¹⁴.

Pendant sa troisième session, la Commission a examiné ces principes¹⁵. De plusieurs côtés, on a exprimé la crainte que la Commission ne dépassât les limites de sa compétence en abordant l'examen des questions d'ordre technique dans cette matière. Tout en admettant qu'il est désirable d'unifier la réglementation, par les lois nationales, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Commission du droit international

a estimé qu'il ne lui appartenait pas de s'occuper de la question. A cet égard, il faudrait s'attacher spécialement aux travaux des organismes compétents qui existent ou qui sont sur le point d'être créés.

Certains membres ont été d'avis que ce serait faire œuvre de codification que de prescrire aux Etats de s'abstenir d'édicter des règles qui soient en contradiction avec celles qui ont été établies de concert par les autres Etats maritimes. Une telle obligation aurait une réelle utilité. Cela ne veut pas dire que les principales puissances maritimes pourraient s'ériger en régulatrices de la police de la navigation et que les autres Etats seraient obligés d'adopter les règles ainsi établies. Cependant, il faudrait éviter que des Etats, en édictant des règles en contradiction avec celles établies par la plupart des autres Etats maritimes, ne mettent en péril la sauvegarde de la vie humaine en mer. Dans cet ordre d'idées, le rapporteur spécial se permet de soumettre à la Commission un projet d'article libellé comme suit :

« Les Etats sont tenus de s'abstenir d'édicter des règles en contradiction avec celles qui ont été établies de concert par la plupart des autres Etats maritimes, dans la mesure où une telle contradiction pourrait compromettre la sauvegarde de la vie humaine en mer. »

La Commission a été d'accord pour estimer qu'il était possible de déduire de l'article 11 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime¹⁶, ainsi que de l'article 8 de la Convention du même jour pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage¹⁷, un principe général en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine¹⁸. On pourrait, à côté d'une obligation, imposée aux capitaines de navires, établir le devoir des Etats de promulguer une législation destinée à assurer l'application du principe énoncé. Ces principes pourraient être formulés comme suit :

« Le capitaine d'un navire est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Les Etats sont tenus de prévoir dans leurs législations nationales des dispositions de nature à garantir l'application de ces principes par les capitaines des navires sous leur pavillon. »

4. — DROIT D'APPROCHE ET TRAITE DES ESCLAVES (par. 82)

Dans le rapport qu'il avait soumis à la Commission lors de sa troisième session, le rapporteur spécial traitait la question du droit d'approche et celle de la traite des esclaves dans des chapitres différents. En ce

¹² Great Britain, *Cmd.* 7492.

¹³ Rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa deuxième session du 5 juin au 29 juillet 1950, *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquième session, Supplément n° 12* (A/1316), par. 188.

¹⁴ A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. II, p. 81.

¹⁵ 122^e séance, par. 107-117; 123^e séance, par. 7-80.

¹⁶ De Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 3^e série, vol. VII, p. 739.

¹⁷ *Ibid.*, p. 721.

¹⁸ A/1316, *op. cit.*, par. 189.

qui concerne le droit d'approche, il proposait le texte suivant :

« *Sauf les cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité, un bâtiment de guerre, qui rencontre à la mer un navire de commerce étranger, n'a pas le droit de l'arraisonner ni de prendre aucune autre mesure à son égard, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser que ledit navire se livre à la piraterie. Dans le cas où les soupçons ne se trouveraient pas fondés et où le navire arrêté n'aurait donné de sa part aucun motif à soupçons par des actes non justifiés, le navire doit être indemnisé du dommage subi par l'arrêt*¹⁹. »

En ce qui concerne la traite des esclaves, le rapporteur spécial était d'avis que le droit d'approche ne pourrait être exercé dans toute l'étendue de la haute mer, mais seulement dans une zone spéciale où, dans les circonstances actuelles, la traite existe encore²⁰.

La Commission a toutefois adopté un autre point de vue; elle a, par sept voix contre quatre, adopté une proposition tendant à ne pas faire de distinction en ce qui concerne le droit d'approche, selon qu'il s'agit d'un navire soupçonné de piraterie ou d'un navire suspect de se livrer à la traite des esclaves²¹. Le rapporteur spécial soumet donc à la Commission la proposition suivante :

« *Sauf les cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité, un bâtiment de guerre, qui rencontre à la mer un navire de commerce étranger, n'a pas le droit de l'arraisonner ni de prendre aucune autre mesure à son égard, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser que ledit navire se livre à la piraterie ou à la traite des esclaves. Dans le cas où les soupçons ne se trouveraient pas fondés et où le navire arrêté n'aurait donné de sa part aucun motif à des soupçons par des actes non justifiés, le navire doit être indemnisé du dommage subi par l'arrêt.* »

La Commission a prié le rapporteur d'examiner, sans toutefois entrer dans les détails, si, du moment que la piraterie est mentionnée dans le texte, il est nécessaire de définir cette conception²². Le rapporteur spécial est d'avis qu'il n'est pas possible de définir la piraterie sans entrer dans les détails. Or, la Commission n'a pas l'intention d'entreprendre, dès à présent, l'étude de cette matière assez compliquée. A juste titre, on a rappelé que les travaux du Harvard Research on International Law ont montré combien il était difficile de donner une définition applicable à tous les cas de piraterie imaginables. Dans ces conditions, le rapporteur propose que la Commission s'abstienne pour le moment de toute définition en ce qui concerne la conception de la piraterie.

La Commission a pensé qu'elle ne devait pas se contenter, en ce qui concerne la traite des esclaves, de reconnaître un droit d'approche, mais qu'en outre elle devait insérer certaines dispositions qui obligeraient les

Etats à coopérer dans la mesure du possible à la suppression de la traite. Le rapporteur spécial avait proposé à cet effet certaines dispositions²³ qui, cependant, selon la Commission, étaient trop détaillées. M. Yepes a proposé le texte suivant :

« Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer, particulièrement dans les régions où elle existe encore, telles que les côtes de l'océan Indien y compris celles du golfe Persique et de la mer Rouge et les côtes de l'Afrique.

» A cette fin, tous les Etats sont tenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir l'usurpation de leur pavillon et pour empêcher le transport des esclaves sur les bâtiments autorisés à arborer leur pavillon.

» Pour rendre effective la répression de la traite en haute mer et empêcher l'emploi abusif du pavillon d'un Etat, le droit d'approche est reconnu dans les mêmes conditions que pour la poursuite de la piraterie.

» Tout esclave qui se serait réfugié sur un navire de guerre ou un navire marchand sera *ipso facto* affranchi²⁴. »

Ce texte envisageait de combiner dans un seul article le droit d'approche et les devoirs des Etats en ce qui concerne la répression de la traite.

Le rapporteur spécial est d'avis qu'il serait préférable de faire une distinction nette entre les deux matières : d'une part le droit d'approche, d'autre part les obligations des Etats en matière de répression de la traite. Dans le premier cas, il s'agit de sauvegarder la liberté de la navigation et d'interdire tout droit de visiter et d'examiner des navires en haute mer, sauf dans les cas nettement indiqués. Dans l'autre cas, il s'agit de tout autre chose, à savoir d'obliger les Etats à collaborer aux mesures visant la suppression de la traite. Le rapporteur spécial propose donc de traiter de la dernière obligation dans un article spécial qui pourrait être libellé comme suit :

« 1. *Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer. Ils sont tenus de prendre des mesures efficaces pour empêcher le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer leur pavillon et pour prévenir l'usurpation de leur pavillon à cette fin.*

» 2. *Tout esclave qui se réfugie sur un navire de guerre ou un navire marchand sera ipso facto affranchi.* »

5. — CÂBLES SOUS-MARINS (par. 83)

A sa deuxième session la Commission avait retenu le principe selon lequel tous les Etats ont le droit de poser des câbles sous-marins en haute mer. Dans son rapport sur les travaux de sa deuxième session la Commission avait prié le rapporteur d'étendre la règle aux pipe-lines ainsi que d'examiner la question des mesures

¹⁹ A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II, p. 83.

²⁰ *Ibid.*, p. 84.

²¹ Compte rendu de la 123^e séance, par. 132.

²² Compte rendu de la 124^e séance, par. 89-94.

²³ A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II, p. 85.

²⁴ Compte rendu de la 124^e séance, par. 74.

de protection²⁵. Dans son deuxième rapport, le rapporteur avait fait observer que la Convention du 14 mars 1884 relative aux câbles sous-marins ne donne plus pleinement satisfaction et que l'évolution technique rend nécessaire des stipulations plus complètes²⁶. En 1927, l'Institut de droit international avait adopté certains vœux destinés à compléter la Convention. Le rapporteur s'est demandé dans son rapport si cette matière ne relevait pas plutôt d'une convention résultant d'une conférence générale que des travaux de la Commission. Il s'est borné à emprunter à la Convention de 1884 et aux résolutions de l'Institut de droit international quelques dispositions d'ordre général qui lui avaient paru propres à être insérées dans la réglementation dont la Commission envisage l'adoption²⁷.

Lors de sa troisième session, la Commission a examiné les propositions du rapporteur et certains membres ont exprimé l'avis que la réglementation était encore trop détaillée²⁸. Aussi le rapporteur a-t-il réexaminé son projet. Il soumet maintenant à l'examen de la Commission un nouveau projet abrégé qui contient seulement les principes les plus importants qui régissent cette matière, à savoir :

Article premier

Tout Etat peut immerger sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ainsi que des pipe-lines.

Article 2

La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en dehors de la mer territoriale, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui a pour résultat d'interrompre ou d'entraver, en tout ou en partie, les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration, dans les mêmes conditions, d'un pipe-line sous-marin, constituent une infraction passible de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger la vie ou la sécurité de leur bâtiment, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou ces détériorations.

(Voir l'article II de la Convention de 1884.)

Article 3

Le propriétaire d'un câble ou d'un pipe-line, en dehors de la mer territoriale, qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, doit supporter les frais de réparation que cette rupture ou cette détérioration aura rendu nécessaires.

(Voir l'article IV de la Convention de 1884.)

²⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquième session, Supplément n° 12, (A/1316), par. 192.

²⁶ De Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 2^e série, vol. XI, pp. 281-286.

²⁷ A/CN.4/42; *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II, pp. 85-88.

²⁸ Compte rendu de la 124^e séance, par. 95-105; compte rendu de la 125^e séance, par. 7-36.

Article 4

Tous les engins de pêche dont on se sert en chalutant doivent être construits de telle façon, et maintenus dans de telles conditions, que tout danger d'accrocher les câbles ou pipe-lines sous-marins au fond de la mer soit réduit au minimum.

(Voir résolution I de la Conférence de Londres de 1913²⁹.)

6. — DROIT DE POURSUITE (par. 84)

La réglementation que la Conférence de codification de 1930 a élaborée en ce qui concerne le droit de poursuite reproduit d'une façon générale des principes qui ne se trouvent pas contestés en droit international³⁰, mais elle contient certains points controversés et ce sont notamment ces points-là que la Commission du droit international a examinés pendant sa troisième session³¹. Il s'agit des points suivants :

i) A quel moment peut-on dire que la poursuite a commencé? Il appert des observations consignées dans le rapport de la Deuxième Commission de la Conférence de La Haye que celle-ci a adopté le point de vue suivant : si un navire d'inspection reçoit un message radiotélégraphique lui annonçant une infraction commise et s'il se met en route sans encore voir le navire en question, on ne saurait considérer la poursuite comme commencée. La poursuite ne peut être considérée comme commencée qu'au moment où le navire poursuivant s'est convaincu lui-même de la présence du navire dans la mer territoriale et qu'il lui a donné l'ordre de stopper en hissant le signal prescrit. Afin d'éviter des abus, on n'a pas voulu se contenter de l'ordre au moyen de la T.S.F., qui pourrait être donné à une distance illimitée. De certains côtés, on a émis l'opinion que cette stipulation rend trop difficile la tâche du navire et qu'elle ne saurait être considérée comme reproduisant le droit en vigueur. La Commission, toutefois, a été d'avis que la compétence très large réclamée par certains auteurs à ce sujet ne saurait être considérée comme généralement admise; la Commission s'est donc ralliée au principe adopté en 1930.

ii) Est-ce que le navire de police donnant l'ordre doit se trouver également dans la mer territoriale?

Il résulte des observations jointes à l'article adopté par la Conférence de La Haye que celle-ci a voulu répondre négativement à cette question. On n'a pas jugé nécessaire qu'au moment où le navire étranger, se trouvant dans la mer territoriale, reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre s'y trouve également. Il suffit qu'au moment où commence la poursuite le navire qui commet l'infraction se trouve dans la mer territoriale. La Commission s'est ralliée à ce point de vue.

iii) La poursuite peut-elle commencer tandis que le navire se trouve dans la zone contiguë ?

²⁹ Grande-Bretagne, *Parliamentary Papers (1913)*, Cmd. 7079.

³⁰ Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques*, 1930, V.7. Conférence pour la codification du droit international. Acte final. Document C.228.M.115. 1930.V, p. 17.

³¹ Compte rendu de la 125^e séance, par. 37-76.

A la Conférence de La Haye, on n'a pu arriver à un accord sur ce point. La Commission fut d'avis que, du point de vue logique, la poursuite ne saurait commencer dans une zone contiguë si cette zone a été établie à des fins différentes de celles qui sont à la base de l'arrêt du navire. Si, par exemple, un navire a pêché illégalement dans la mer territoriale, la poursuite ne saurait être commencée si le navire, ayant déjà quitté ses eaux, se trouve dans une zone contiguë, instituée à des fins douanières ou fiscales. Certains membres de la Commission, tout en reconnaissant la logique de ce point de vue, ont exprimé des doutes à l'égard de la possibilité pratique de maintenir cette distinction. Le rapporteur a, tout de même, inséré cette distinction dans le nouveau projet.

iv) La poursuite peut-elle être commencée en cas de *constructive presence* d'un navire dans les eaux territoriales?

On envisage ici le cas où le navire lui-même se trouve en dehors des eaux territoriales, mais y fait effectuer par des embarcations des opérations délictueuses. La règle élaborée par la Conférence de La Haye dispose que la poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale. Le cas du navire, stationnant en dehors de la mer territoriale, qui se sert, pour faire accomplir dans ces eaux des actes délictueux, non plus de ses propres canots mais d'autres embarcations, n'a pas trouvé à la Conférence de La Haye une réponse nette. L'opinion a été émise que le bâtiment n'est pas moins coupable s'il se sert, pour faire accomplir dans les eaux étrangères des actes délictueux, non pas de ses propres canots mais d'autres embarcations³². La Commission était cependant d'avis que cette opinion n'était pas suffisamment fondée.

³² Voir Pearce Higgins et Colombos, *The International Law of the Sea*, 2^e éd. (Londres, Longmans, Green and Co., 1951), p. 112.

v) La Commission s'est également prononcée sur une variante du droit de poursuite qui s'est présentée dans la pratique. Il s'agissait de savoir si un navire, arrêté dans les eaux territoriales et conduit à un port pour y être examiné, peut réclamer sa mise en liberté, si la route vers le port mène à travers la haute mer. La Commission a répondu à cette question par la négative.

Se basant sur les décisions de la Commission, le rapporteur soumet le texte suivant à l'approbation de la Commission :

1. La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Il n'est pas nécessaire qu'au moment où le navire étranger se trouve dans la mer territoriale reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre s'y trouve également.

2. Dans le cas où le navire étranger se trouve dans une zone contiguë, la poursuite peut seulement être commencée si elle a lieu à cause d'une lésion d'intérêts que l'on a voulu protéger par l'institution de la zone.

3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance.

4. La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale, et que l'on a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

5. Un navire arrêté dans la juridiction de l'Etat et escorté vers un port de cet Etat afin d'être traduit devant les autorités compétentes ne peut réclamer sa mise en liberté du seul fait qu'au cours de ce voyage une partie de la haute mer a été traversée.