

# La Police en Haute Mer

par Jacques MAES

Substitut de l'Auditeur militaire

9 avril 1960

---

LORSQU'AU XV<sup>e</sup> siècle le Portugal et l'Espagne se disputaient d'éventuelles zones d'influences sur l'Océan Atlantique et les territoires qu'ils pourraient y découvrir, ils eurent recours pour régler leur différend, aux bons offices d'une autorité supra-humaine, le Pape, tant l'entreprise paraissait difficile et hasardeuse et ils n'étaient que deux.

Lorsqu'en 1958 les peuples se réunirent à Genève, pour une tentative de Codification des règles du droit maritime international, ils étaient venus à 87 ! 87 à faire valoir des opinions, des idées, des projets, des points de vue et surtout des intérêts divergents.

Intérêts inspirés par des considérations de sécurité militaire parfois, le plus souvent par des impératifs d'ordre économique, légitimes sans doute, mais laissant d'ici-là, surtout chez les jeunes Etats, apparaître une tendance vers la domination ou la recherche d'un prestige que leur jeunesse leur refusait.

Devant tant d'attitudes nettement opposées et apparemment irréductibles, il ne resta plus grand'chose du projet de codification péniblement élaboré pendant des années par les juristes de la Commission du droit international, chargée par l'Assemblée Générale des Nations Unies de préparer la Conférence : les juristes ne mènent plus le monde...

Et c'est ainsi que cette conférence ne parvint pas à se mettre d'accord sur un point important pour notre sujet : l'étendue de la mer territoriale. Car qui veut parler de la Haute Mer devrait pouvoir au préa-

lable décrire ses limites. Or nous savons tous que la Haute Mer commence là où finit la mer territoriale, mais personne ne sait au juste jusqu'où, à partir de l'Etat riverain, la mer territoriale s'étend.

La controverse pourrait surprendre ceux pour qui cette étendue est liée à une vague image, remontant au temps de leurs études secondaires, celle de la portée du canon, convertie par le traité de Gand de 1818 dans la règle des trois milles. L'image est restée mais le canon s'est amélioré. Et pas seulement le canon. Car à côté d'un souci raisonnable de sécurité, suscité par l'évolution de la balistique, le développement gigantesque des intérêts économiques, politiques et sociaux, a obligé plusieurs nations de revoir leur position à l'égard de cette règle, à tel point que pour la plupart des auteurs modernes, elle paraît condamnée. Elle avait déjà été battue en brèche par certaines nations qui, comme l'Espagne, le Portugal, la Grèce et l'Italie, pratiquaient la règle des six milles, ou comme les pays scandinaves qui pratiquaient celles des quatre milles, ou la Russie, celle des douze milles. Mais c'étaient là des timides initiatives isolées et lorsque le Gouvernement des Pays-Bas proposa en 1896 d'étudier une éventuelle extension collective de la mer territoriale, cette proposition resta sans lendemain devant l'hostilité de la Grande-Bretagne, dont le premier ministre, s'adressant à l'Ambassadeur des Pays-Bas, répondit froidement : « Mais alors nous ne pourrions plus venir pêcher à proximité de vos côtes; or si étendues que soient les nôtres, c'est chez vous qu'on trouve le poisson ». Le Danemark, vers la même époque, avait dû ramener à trois milles la zone de pêche réservée, large de 16 milles, qu'il avait tenté d'établir autour de l'Islande. La mer était encore l'épouse du Roi d'Angleterre. Quanto mutatur ab illo ! A Genève en 1958, la question de l'étendue de la mer territoriale a été posée dans toute son acuité : trois tendances s'opposèrent.

La première, celle de l'immobilisme juridique représenté en particulier par les Etats anglo-saxons, fidèles à la règle des trois milles. Encore qu'ils la basèrent sur des principes différents. Le Gouvernement de Sa Majesté soutenait qu'une solution locale, variable d'Etat à Etat, était contraire à la doctrine de l'égalité entre Etats et que la limite des trois milles était la seule règle qui réunisse suffisamment de partisans pour pouvoir être acceptée comme limite uniforme commune.

Les Etats-Unis, prônant la même idée, invoquaient par contre pour la justifier, non le principe de l'égalité entre Etats, mais celui de la liberté de la mer avec laquelle seule une étendue de mer territoriale aussi restreinte que possible était compatible.

A cette argumentation plusieurs nations répliquèrent que, contrairement à la thèse soutenue par la Grande-Bretagne, la règle des trois milles n'était pas uniformément appliquée et que, née d'un souci de sécurité à une époque où la portée du canon ne dépassait effectivement pas les trois milles, elle n'était plus d'actualité.

Dans leur recherche d'un nouveau fondement de l'étendue de la mer territoriale, un grand nombre de ces Etats, plus spécialement les sud-américains et les asiatiques, dont des Etats relativement jeunes, mirent l'accent sur la primauté des intérêts économiques.

S'inspirant de la doctrine Truman, concernant le plateau continental et sans toujours faire la distinction qui s'impose entre cette notion et celle de la mer territoriale, ils manifestèrent la tendance d'élargir celle-ci jusqu'aux limites du plateau continental et même au delà. Pour parler chiffre cela signifie, par exemple, 200 milles, comme le proclamèrent en 1952 le Chili, le Pérou et l'Equateur. C'étaient des gourmands.

Entre les deux extrêmes se situe alors une troisième opinion, autrement bien nuancée, et dont l'Islande s'est fait le porte-parole. Le raisonnement du gouvernement de Reykjavik est le suivant : pour délimiter la mer territoriale deux critères peuvent s'appliquer : celui de la sécurité ou celui des nécessités économiques. Or, eu égard aux armes modernes, le critère de la sécurité nationale est devenu totalement irrélevant. Reste donc seul applicable le critère économique. Mais celui-ci varie de nation à nation, chaque peuple ayant d'autres besoins, d'autres problèmes, d'autres soucis économiques. Il faut dès lors laisser à chaque Etat, selon ses besoins pratiques, dont il est seul juge, la possibilité de délimiter lui-même l'étendue de sa mer territoriale. L'Islande passa d'ailleurs aux actes en étendant sa mer territoriale à douze milles des côtes et vous vous rappelez sans doute l'émotion que cette décision causa en Angleterre, dont les pêcheurs depuis des temps immémoriaux, pêchaient près des côtes islandaises, « parce que là se trouvait le poisson ! »

La commission du droit international ne put se mettre d'accord sur le choix entre une de ces trois tendances. Devant ce procès-verbal de carence, la conférence, après de longues palabres, cela va sans dire, ne trouva rien de mieux que de renvoyer le problème de la largeur des mers territoriales à une nouvelle conférence. Celle-ci est réunie pour l'instant à Genève : réussira-t-elle ? Il est trop tôt pour le savoir. Entretemps la Haute Mer commence encore toujours là où la mer territoriale finit.

\*  
\*\*

Sous le vocable de « police de la Haute Mer », j'ai tenté de réunir tout ce qui a trait, de loin ou de près, à l'organisation de la sécurité, et de l'exploitation de cet immense espace aquatique, qui ne relève d'aucun souverain, mais qui est néanmoins soumis au droit. Le nier serait admettre l'anarchie. Or l'anarchie va à l'encontre même de la raison. Que vaut la liberté si elle conduit au désordre ? Toute liberté postule une réglementation, mais cette réglementation, si elle ne veut pas détruire la source même dont elle découle, doit respecter la liberté. De la tension entre ces deux pôles — liberté et réglementation — naîtra un ordre juridique qui ne sera viable que dans la mesure où l'homme, doté de raison, réussira à faire respecter la liberté dans la réglementation. La haute mer nous donne de cette réussite grandiose, tout à l'échelle de l'homme, un exemple frappant.

Cette réglementation est, soit conventionnelle, soit coutumière.

Parmi la réglementation coutumière, qui tend toutefois à l'heure actuelle à se convertir en réglementation conventionnelle, grâce à l'action des Nations-Unies, notons les vieilles notions de la reconnaissance du droit d'approche, du droit de visite et de la chasse au pirate.

Parmi la réglementation conventionnelle, nous pouvons ranger les mesures concernant les règles de route en mer, la sauvegarde de la vie humaine, l'abordage, l'assistance et le sauvetage, les télécommunications et les signaux, la traite des Noirs, la contrebande des armes, la pêche et le trafic des spiritueux en Mer du Nord, la protection des câbles sous-marins, la protection des ressources biologiques de la mer.

Chacune de ces réglementations a son histoire, sa vie, ses anecdotes, un contenu fort différent, une application souvent discutée et discutable. Je dois me limiter à en donner un très vague aperçu. Devant l'étendue de la matière et mon inexpérience flagrante, j'implore votre indulgence.

La plus pittoresque de ces réglementations, est certainement celle à caractère coutumier et plus spécialement celle concernant la piraterie, institution aussi vieille que la navigation maritime.

Considéré de tout temps comme un hors la loi, un *hostis humani generis*, ne pouvant invoquer la protection d'aucun Souverain, le pirate a toujours fait l'objet d'une répression universelle. Sur ce point tous les peuples ont toujours été d'accord et on ne peut manquer d'être frappé par l'unanimité témoignée à Genève à l'égard des articles du projet concernant la répression de la piraterie. Aucun Etat voulant passer pour protecteur de pirates et aucun intérêt particulier étant en jeu, l'entente parfaite pouvait régner, pour une fois au moins.

Il existe pourtant pas mal d'erreurs concernant la notion même du pirate, épithète injurieuse, facile à manier. Or en droit cette notion a un contenu fort restreint et ne couvre que les actes illégitimes de violence, détention ou dégradation commis en haute mer par un navire privé vis-à-vis d'un autre navire privé, pour des buts personnels.

Cette dernière condition distingue le pirate du corsaire, qui lui agit de même mais — oh subtilité — en vertu de lettres de marque ou patentes délivrées par un Souverain. La course ne fut abolie qu'en 1846 et il est piquant de relever que nos Ministres de la Justice durent attirer à plusieurs reprises et ce jusqu'en 1870, l'attention des parquets sur leur devoir de poursuivre les Belges qui se seraient livrés à la course pour le compte d'autres puissances, ce genre d'activité étant incompatible avec le statut de neutralité qui était alors la raison d'être de la Belgique. Notre Code prévoit d'ailleurs encore toujours 5 à 10 années de réclusion contre le propriétaire ou l'armateur d'un navire belge, qui l'aurait armé en course, sans commission de l'autorité compétente.

Si le corsaire toutefois est protégé par son Souverain, il n'en est pas de même du pirate. Comment le combattre ? Deux hypothèses sont à envisager.

Lorsqu'un navire privé rencontre en haute mer un autre navire, suspecté de piraterie, il sera en général rapidement fixé sur les intentions belliqueuses de son adversaire : ou bien celui-ci le laissera en paix poursuivre sa route, ou bien il l'attaquera. Si le pirate attaque, alors tout navire peut et doit se défendre et peut même capturer le pirate. Mais si celui-ci le laisse en paix poursuivre sa route, aucune initiative ne peut être entreprise à son égard par le navire privé. Seuls les bâtiments de guerre, chargés par nature de la police de la haute mer et relevant d'un gouvernement, responsable le cas échéant des erreurs commises, seuls ces bâtiments peuvent passer à l'attaque pourvu que les soupçons soient justifiés.

Que faire des pirates capturés ? Il fut un temps où on les pendait aux verges du navire capteur. Actuellement les mœurs ayant changés, ils ont droit à un jugement régulier par un tribunal du navire capteur. Espérons toutefois que les navires de la Force Navale ne nous amènent jamais des pirates. Ce serait un redoutable cadeau, car nulle part dans notre droit pénal la piraterie est érigée comme telle en infraction. Il nous faudrait pour les punir nous contenter d'expédients.

\*  
\*\*

La reconnaissance et le droit d'approche sont deux autres aspects de la réglementation coutumière encore toujours en vigueur. La reconnaissance consiste à déterminer l'identité d'un navire rencontré en haute mer.

Pour ce faire — surtout à l'époque où les moyens de télécommunications entre navires n'étaient pas encore si développées qu'à l'heure actuelle — les bâtiments de guerre exerçaient un droit d'approche dans le but de pouvoir héler le navire rencontré et de l'identifier de visu.

Cette manœuvre engendra bien des incidents dont le plus célèbre est celui du « Marianna Flora ». Ce navire de commerce portugais, armé de façon défensive, retournait paisiblement vers son pays venant des Amériques avec une riche cargaison, lorsqu'il fut rencontré par un navire de guerre américain, l'« Alligator ». L'affaire se passa aux environs de 1820. L'« Alligator » s'approchant dangereusement du « Marianna Flora », celui-ci crut avoir affaire avec un pirate et la peur aidant, ouvrit le feu, mais dut, à la riposte de l'autre, se rendre et se faire conduire dans un port américain. De part et d'autre des dommages furent réclamés et la Cour Suprême rendit une sentence fortement motivée. Personne n'eût gain de cause, car la manœuvre d'approche du navire américain fut considérée comme parfaitement en concordance avec le droit des gens tandis que le navire portugais fut lavé de tout soupçon de piraterie. Tout fut mis sur le compte de la panique.

Aussitôt approché et reconnu, tout navire doit être laissé en paix. Les éléments permettant l'identification, doivent être présumés vrais.

Français et Américains n'ont jamais cédé sur ce point malgré l'insistance des Britanniques de faire admettre un contrôle des éléments recueillis. Ils appellent cela : le droit de visite. D'après les Britanniques une vérification à bord du navire rencontré était la seule garantie permettant d'authentifier son identité. Si notre mission, disent-ils, doit se limiter à faire hisser par le navire rencontré les couleurs qu'il veut bien montrer pour déclarer sa nationalité, notre contrôle perd toute efficacité, si nous ne pouvons pas, le cas échéant, vérifier si le navire intéressé a bien droit au pavillon qu'il arbore.

Qu'advierait-il de la liberté de la navigation, ripostent les Français, si le premier vaisseau de guerre venu — qui dans leur esprit est toujours un navire anglais, bien entendu — se permettait d'arrêter les navires privés et d'envoyer à leur bord un officier pour vérification d'identité et de nationalité ?

C'est la thèse française qui a prévalu sans doute parce qu'elle sut se montrer la plus respectueuse du principe de la liberté de la haute mer, ce bien juridique éminent si cher à tous et à la France en particulier.

★  
★ ★

Durant des siècles le trafic maritime en haute mer fut uniquement régi par ces règles qui paraissaient suffire pour permettre à tous de jouir, sans abuser, de la liberté de la navigation.

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle le développement de cette navigation postula toutefois une réglementation de plus en plus organisée et en moins de cent ans nous assistons à la naissance d'une série de règles, de restrictions, d'obligations, sans cesse croissant, mais nécessaire au maintien de l'ordre aussi bien qu'à une exploitation rationnelle de plus en plus accrue de l'océan. Toute cette réglementation est d'origine conventionnelle.

La plus importante de ces réglementations est celle qui a trait aux règles de routes en mer, dont devant un auditoire aussi averti, je ne dois ni expliquer le contenu ni démontrer la nécessité. Mais cette réglementation a ceci de particulier, que bien que je l'ai rangé parmi les mesures conventionnelles, elle n'a jamais fait l'objet si bizarre que cela puisse paraître, d'une convention. Dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle un grand nombre d'Etats maritimes adoptèrent pour leur marine les prescriptions du Règlement britannique et les introduisirent sans trop les altérer dans leur législation interne. C'est ainsi que nous voyons apparaître dans la législation belge, à la date du 31 mars 1897, un arrêté royal portant règlement pour prévenir les abordages en mer. Remanié en 1906, à la suite d'une modification du règlement-mère et augmenté en 1935, des règles uniformes de commandements à la barre, il resta inchangé jusqu'en 1953. Le 16 octobre 1953 un nouvel arrêté royal imposa, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1954, aux navigateurs belges le nouveau règlement issu de la Conférence sur la sauvegarde de la vie humaine, tenue à Londres en 1948, mais chose étrange, ce règlement ne fut de nouveau pas annexé à la Convention signée à ce moment. La Grande-Bretagne se chargea simplement de le communiquer aux intéressés et de fixer une date pour sa mise en vigueur.

L'année dernière notre Cour militaire fut appelée à juger d'une application fort intéressante des règles de route en mer. Un dragueur de mines belge, navigant en troisième position de quatre dragueurs à la file, avait en pénétrant dans le Nieuwe Rotterdamse Waterweg entravé la marche d'un cargo hollandais qui en sortait et sa manœuvre

d'évitement l'avait jeté contre le Noorderpier, où il s'échoua. Il n'y avait pas de vie humaine à déplorer mais les dégâts s'élevèrent à quelques dizaines de millions de francs. Le Commandant de ce dragueur fut déféré au Conseil de guerre pour avoir contrevenu à la règle qui prescrit que dans une passe étroite les navires qui font route doivent prendre la droite ou le milieu du chenal. Pour le Scheepvaartraad néerlandais l'affaire était claire : le commandant du navire incriminé et son chef de file avaient fait preuve d'une absence de « *goede zeemannschap* ». Mais pour la justice militaire belge que de tribulations ! Le Conseil de guerre de Gand se déclara incompétent pour le motif que sur le Rotterdamse Waterweg, seul le règlement hollandais était en vigueur et qu'un tribunal belge ne pouvait appliquer une loi pénale étrangère; la Cour, sur appel du Ministère public, se déclara également incompétente mais pour le motif que composée d'officiers de l'armée de terre, elle n'avait pas juridiction sur un officier de l'armée de mer, conformément à la loi du 20 juillet 1814. La Cour suprême, moins traditionaliste, cassa cet arrêt et la Cour militaire, fort de sa compétence cette fois, réexamina l'affaire et acquitta le prévenu parce que trois ans après les faits, on venait enfin de découvrir qu'il n'avait fait rien d'autre que suivre son chef de file et que celui-ci n'avait pas été mis en cause.

L'ancienne marine royale n'avait jamais réussi à se faire remarquer de cette façon à l'attention de la Cour militaire et c'était pour la première fois de son existence que celle-ci fut confrontée avec un problème maritime. Ceci explique peut-être ses hésitations.

La question des règles de route est intimement liée, cela va sans dire, à celle de l'abordage et de l'assistance, à celle de la sauvegarde de la vie humaine, à celle des signaux et télécommunications.

C'est à Bruxelles que furent signées en 1910 les deux premières conventions sur l'abordage, et sur l'assistance et le sauvetage.

Quoiqu'elles intéressent en premier lieu le droit maritime commercial, elles ont tout de même posé des principes qui ne sont pas sans incidence sur le droit maritime public, puisqu'ils touchent à des matières de police générale.

En effet, aux termes de la première convention, 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, son équipage et ses passagers. Il est, en outre, obligé de faire connaître l'identité de son navire.

Aux termes de la seconde convention, tout capitaine 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, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre.

A Genève en 1958, les mêmes principes furent consacrés, seulement libellés d'une façon encore plus large, visiblement dans le but de faire bénéficier également les aéronefs en détresse du devoir de charité et d'humanité qu'ils proclament. Une disposition supplémentaire fut même acceptée, obligeant les Etats riverains à favoriser la création de stations de recherche et de sauvetage.

Le législateur belge de son côté a, lors de la revision du Code pénal et disciplinaire pour la marine marchande, voté deux dispositions qui cominent des peines sévères contre les capitaines des navires belges qui se seraient soustraits à une des obligations imposées par ces conventions. On peut se demander toutefois si ces dispositions plutôt que de contenir une menace directe contre les capitaines, ne visent pas plutôt à les protéger contre les pressions de l'armateur qui ne connaît trop souvent que son intérêt ?

Quant aux navires de guerre, ils ne sont pas soumis à ces Conventions, mais il va de soi qu'aucun commandant de bâtiment de guerre n'hésitera à porter secours et assistance, fût ce même au prix du plus grand danger pour son bâtiment, uniquement pour l'honneur de son pavillon.

Si en 1910 deux conventions d'intérêt primordial pour la sécurité de la navigation virent le jour, l'année 1912 secoua le monde d'émotion par une catastrophe maritime d'envergure : le naufrage du Titanic, qui fit plus de 1400 noyés. Le Gouvernement de Londres prit immédiatement l'initiative d'une conférence pour rechercher les moyens d'assurer une meilleure sauvegarde de la vie humaine. Cette conférence fut interrompue par la première guerre mondiale, mais reprise, elle aboutit à la Convention de 1929, remplacée par une nouvelle convention en 1948. Quatre problèmes furent traités in extenso :

- la construction des navires,
- les engins de sauvetage,
- les télécommunications,
- la sécurité de la navigation.

La Belgique, qui ratifia ces conventions, mit sa législation en concordance avec les engagements souscrits.

Jetons enfin, avant de clôturer ce premier chapitre, un rapide coup d'œil du côté des signaux et télécommunications.

L'invention de la télégraphie sans fil a fourni un moyen précieux pour augmenter la sécurité de la navigation et les conventions internationales qui réglèrent son emploi ne manquèrent pas de consacrer une partie de leurs dispositions à l'usage que les navires faisaient ou doivent faire de la radiotélégraphie pour correspondre entre eux et avec les stations côtières. Berlin en 1906 déjà, Londres en 1912, Washington en 1927, Atlantic City en 1947, Copenhague en 1948 et Buenos Aires en 1952, autant de lieux, autant de conférences, autant de Conventions, attestant par leur nombre aussi bien l'évolution ultrarapide de cette invention, que le souci des Nations d'en tirer profit au maximum, pour assurer une bonne police de la mer et augmenter davantage la sécurité de la navigation.

Voilà une première série de règles arrêtées conventionnellement et venant s'ajouter aux règles coutumières déjà existantes. Elles visent autant que ces dernières à faire régner l'ordre parmi les navires voguant sur l'Océan et à augmenter, dans la mesure du possible, la sécurité de la navigation.

Ce sont les navires de guerre qui sont chargé de faire respecter cette réglementation en Haute Mer, en intervenant directement à l'égard des bâtiments battant leur pavillon, ou en signalant aux autorités qualifiées les infractions relevées à charge de navires étrangers.

Il s'avéra toutefois nécessaire d'intervenir dans plusieurs autres domaines en rapport étroit avec l'usage de la Haute Mer et ces domaines sont des plus variés : allant de la protection des câbles sous-marins à l'immersion des déchets radioactifs.

Parmi ces Conventions à caractère spécial qui nous intéressent le plus en tant que Belges, il y a lieu de citer en toute première place les Conventions concernant la pêche en mer du Nord et le trafic des spiritueux.

Lorsqu'on consulte les auteurs de l'époque, une véritable anarchie paraissait régner au XIX<sup>e</sup> siècle parmi les pêcheurs pratiquant la Mer du Nord. Ils ne se limitaient pas à faire la chasse au poisson, mais se faisaient parfois la chasse entre eux. Collisions, dont le caractère involontaire était plus que douteux et coupes de filets étaient fréquents. Les pêcheurs belges s'étaient même rendus célèbres par l'invention d'un engin spécial destiné à couper le filet du concurrent et entré dans l'histoire sous un nom qui en dit long « le diable belge ». La Conférence, réunie à La Haye en 1882, mit un terme à cette situation et les bâtiments militaires des Hautes Parties Contractantes furent chargés de

veiller à l'application de certaines dispositions arrêtées en commun par les Etats riverains de la Mer du Nord. Ce fut l'origine des missions de surveillance de la pêche, confiées chez nous à la Marine de l'Etat et actuellement à la Force Navale.

Une cause importante de désordre ne fut toutefois pas discutée lors de cette conférence, notamment le commerce pratiqué par des bateaux appelés communément : « les cabarets flottants ».

Ces cabarets flottants étaient une entreprise des plus florissantes et procuraient en Haute Mer aux pêcheurs toujours assoiffés, des spiritueux à vil prix, libres de taxes.

Une nouvelle conférence réunie à La Haye en 1886 mit fin à l'existence de ces « antres de perdition », comme les avait qualifié le Ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas : la vente ou l'échange de spiritueux furent défendus et les bâtiments chargés de la surveillance des lieux de pêche, reçurent mission de veiller à l'application de cette défense.

Les Etats riverains de la Mer du Nord ratifièrent tous la Convention à l'exception toutefois de la France, qui estima que les intérêts en cause ne justifiait pas une nouvelle dérogation au principe de la liberté de la Haute Mer.

Ce n'est d'ailleurs pas l'unique fois que la France se séparait des autres nations : ce fut également le cas dans une matière autrement importante : la Traite des Noirs. Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle un fort mouvement contre la Traite des Noirs se développa en Europe et atteint son point culminant, grâce aux efforts de Léopold II et du Cardinal Lavigerie, dans l'Acte antiesclavagiste de Bruxelles, de 1890, découlant de l'Acte de Berlin, de 1885.

Cette convention, qui visa aussi bien la traite terrestre que la traite maritime, désigna une zone suspecte sous la Côte Est de l'Afrique, y compris le Golfe Persique et la Mer Rouge, dans laquelle les bâtiments croiseurs des Hautes Parties Contractantes pouvaient exercer certains contrôles sur des navires de moins de 500 tonnes. En cas de découverte d'un transport de nègres, le navire devrait être conduit au port le plus proche pour enquête approfondie et éventuellement jugement.

La Belgique ratifia cette Convention mais la France refusa d'y adhérer, tout comme elle avait refusé d'adhérer à la Convention qui en 1841 déjà avait proclamé la suppression de la traite des Nègres.

Les raisons qui en France militèrent pour ce refus, furent en 1841 peut-être les protestations des armateurs nantais, vivement intéressés

au transport vers l'Amérique de ce qu'on appelait alors le « bois d'ébène » et en 1892, la position traditionnelle des juristes français qui jugeaient que le « droit de visite » dont je vous ai parlé, accordé même à titre de réciprocité, était incompatible avec le principe de la liberté de la Haute Mer.

Après la première guerre mondiale, il resta très peu de ces Conventions et les efforts de la Société des Nations pour les remplacer, restèrent lettre morte.

A Genève en 1958, tous les Etats se déclarèrent d'accord pour empêcher le transport des esclaves sur des navires battant leur pavillon, mais lorsqu'il fut question de reconnaître un droit de visite, d'inspection et de saisie des navires soupçonnés de se livrer à la traite dans une région délimitée de l'Océan Indien, les Etats arabes protestèrent violemment, car ils se sentirent à tort ou à raison visés. La mesure fut toutefois adoptée, quoique modifiée.

Pris comme tel pourtant, le transport d'esclaves par mer ne peut être considéré comme source d'un désordre possible. Si odieux que soit son commerce, le traitant ne porte pas atteinte à la sécurité de la Haute Mer, il abuse plutôt de la liberté de la Haute Mer pour pratiquer son commerce illicite. C'est à ce titre sans doute qu'on peut considérer son action comme contraire à une bonne police de la Haute Mer justifiant le cas échéant des mesures de contrôle et même de contrainte.

Il en est en somme de même, quoique sous un aspect totalement différent, de ceux qui abusent de cette liberté pour se livrer à une pêche sans limite, avec des moyens de plus en plus scientifiquement développés. Le résultat néfaste ne se fit pas attendre. Depuis plus de cinquante ans déjà, les savants jettent des cris d'alarme de plus en plus pressants, proclamant le danger de l'appauvrissement des mers et la dévastation grandissante de la faune marine. Le problème est connu sous le titre de la protection des ressources biologiques de la mer. Une solution rapide s'imposait.

Plusieurs conventions furent signées par les Etats intéressés, visant à protéger telle ou telle espèce de poissons, de cétacés ou de phoques à fourrure. Il s'avéra même nécessaire, dans le même but, d'empêcher les dernières années, la pollution des eaux par les hydrocarbures ou produits pétroliers déversés en mer par les navires à moteur et chaque fois nous constatons que les différents Etats s'accordent pour limiter de manière raisonnable l'application du principe de la liberté de la Haute Mer, seul moyen d'ailleurs de le maintenir.

Débordant le cadre de la protection proprement dite des ressources biologiques de la mer, un autre problème, celui de l'emploi de la Haute Mer pour y immerger des déchets radioactifs ou pour y procéder à des expériences thermo-nucléaires, est devenu rapidement d'une actualité cruciale. Ce n'est plus uniquement la faune marine qui est menacé, mais l'humanité entière. En plus de cela, une atteinte sérieuse est portée à la liberté de la haute mer puisque de vastes étendues deviennent provisoirement impraticables, soit qu'elles sont contaminées, soit qu'elles sont sur le point de l'être.

Il est très intéressant de s'arrêter un moment à l'examen des thèses mises en présence lors de la Conférence de 1958. La Russie soutenait en substance que les « récents essais atomiques et à hydrogène dans l'Océan Pacifique, ont affecté de vaste zones maritimes les rendant impropres à la navigation et à la pêche et faisant des morts et des blessés à plus d'un millier de kilomètres de distance ». « Les Etats qui ont procédé à ces essais », disait le délégué de l'U.R.S.S., « ont donc utilisé la haute mer comme si elle faisait partie de leurs eaux intérieures ».

D'un point de vue purement juridique et sans tenir compte de la portée politique de la démonstration, l'argument est solide.

Les Etats-Unis répliquèrent en essayant de minimaliser le danger des retombées radio-actives, en faisant valoir leurs efforts de trouver une arme propre permettant de localiser le danger et en insistant sur le fait que tout usage de la Haute Mer entraîne nécessairement des inconvénients pour les autres usagers.

Les Russes pourraient d'ailleurs bien faire un peu d'auto-critique depuis qu'ils ont rendu temporairement impraticable parce que dangereux à la navigation, la partie de l'Océan Pacifique, destinée à recevoir l'engin téléguidé envoyé de leur territoire.

La discussion risqua toutefois de conduire à une impasse en se cristallisant autour de la question de l'interdiction des essais atomiques, objet étranger au but de la conférence et le problème fut dès lors renvoyé à l'Assemblée Générale des Nations Unies.

Tel est, pour l'instant, l'état de la question se rapportant à la police de la Haute Mer. A l'origine les usagers de la mer n'avaient qu'un souci : se protéger contre le pirate. Actuellement, l'évolution de la civilisation a pratiquement éliminé le danger constitué par le pirate mais elle a donné naissance à des problèmes de plus en plus complexes d'usage et d'exploitation de l'Océan, qui est loin d'avoir livré à l'homme le dernier secret de ses richesses. Seule une compréhension mutuelle

raisonnable nous permettra à tous de jouir de la part qui nous revient et il est réconfortant de constater que dans l'ensemble les conflits nés ou pouvant naître de l'usage de la Haute Mer ont, jusqu'à présent, toujours été réglés de façon pacifique.

Il n'existe somme toute aucun problème si intextricable qu'il paraisse, pour lequel une solution humaine ne pourrait être trouvée. Admettre le contraire serait douter des possibilités illimitées de la raison.

---