

Koninklijke Belgische Marine Academie

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Mededelingen

Boek XXXVI



2016

Communications

Tome XXXVI

Académie royale de Marine de Belgique

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Directeur van de publicatie – Directeur de la publication

Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu, Voorzitter van de Academie – Président de l'Académie

Wetenschappelijk adviesraad - Comité scientifique

Kapt l.o. Patrick Blondé	Voorzitter van de Klasse Zeescheepvaart, oceanografie, hydrografie en meteorologie Président de la Classe de Navigation maritime, océanographie, hydrographie et météorologie
Prof. André Hage (Université de Liège)	Président de la Classe de Construction navale, technique navale et construction hydraulique Voorzitter van de Klasse Scheepsbouw, scheepstechniek en waterbouwkunde
Prof. em. Dr. Christiaan Koninckx (Vrije Universiteit Brussel)	Voorzitter van de Klasse Geschiedenis, Archeologie en maritieme Iconografie Président de la Classe d'Histoire, d'Archéologie et d'Iconographie maritime
Mr Walter Verstrepen	Voorzitter van de Klasse Maritiem en binnenvaartrecht, Economie Président de la Classe de Droit et d'Economie de la mer
Kapitein-ter-Zee SBH Carl Gillis	Voorzitter van de Klasse Maritieme en strategische studies Président de la Classe d'Etudes maritimes et stratégiques

Redactieraad – Comité de rédaction

Amiral de Division e.r. Jacques Rosiers (Membre du Conseil d'administration de l'Académie)
Kapitein-ter-Zee (R) Daniel Servaty; Secretaris-Generaal van de Academie)
Dhr. Frans Van Rompuy (Ere-Dir.-Gen. FOD Mobiliteit; Vice-Voorzitter van de Academie)

Redactiesecretariaat - Secrétariat de rédaction

Koninklijke Belgische Marine Academie – Académie Royale de Marine de Belgique
c/o Belgiëlei, 117 - B - 2018 Antwerpen

<http://www.kbma-armb.be>

ISSN: 0776-3468

Inhoudstafel - Table des matières

Louis le HARDÿ de BEAULIEU - Welcome to Oceania.....	1
Bernard FASBENDER - Palinure ou l'infortune du bon Pilote	3
I. Palinure interroge le ciel	7
II. Palinure à la manoeuvre	9
III. L'accident, Palinure à la mer	17
Gustaaf ASAERT - L'Amirauté flamande et les corsaires dunkerquois (1583-1646)	159
I. Dunkerque sous l'Infante Isabelle (1598-1633)	168
II. Les grandes heures de la capererie	171
Eduard SOMERS - Financial compensation for pirates: turning the world upside down or a much needed wake-up call?	179
Louis le HARDÿ de BEAULIEU - Le juge international et le recours à la contrainte en mer.....	191
I. La contrainte en mer et la loi du pavillon	193
II. La contrainte en mer et le principe de la légitime défense	196

Leden van de Academie – Membres de l'Académie

Ereleden

Membres d'Honneur

Z.M. Koning Albert II
Z.K.H. Prins Laurent van België

Werkende leden

Membres effectifs

Dr. Hist. Gustaaf Asaert
Kapt.l.o. Patrick Blondé
Kapt.l.o. Jef Cuyt
Kapt.l.o. François De Meulder
Kapt.l.o. Walter Gysels
Prof. em. Dr. Christian Koninckx (*)
Prof. Dr. Louis le Hardÿ de Beaulieu
Kapt. l.o. Marc Nuytemans
Dhr. lic. Honoré Paelinck
Vice-Admiraal b.d., ir. Burggraaf, Edmond Poulet
Prof. em. Jacques Putzeys
Amiral de Division er, ir. Jacques Rosiers
Kapitein-ter-Zee (R) Daniel Servaty
Kapt.l.o., lic. Roger Smet
Dr. Jur. Lionel Tricot
Dhr. Luc Van Coolput
Prof. em. Dr. Yves Van der Mensbrugghe
Ir. Thierry Van Frachen
Dhr. Walter Van Glabbeek
Prof. Dr. Eric Van Hooydonk
Amiral de Division er, Michel Verhulst (*)
Mr. Walter Verstrepen

Toegetreden leden

Membres associés

Ir. Jean-Louis Bogaerts
Dhr. Bob De Bruycker
Dr. Jasmine Coppens
Fregatkapitein, ir. Peter Degraer
Kapt.l.o. Franz-Josef De Lannoy
Dhr. Guido De Latte
Prof. em. Dr. Guy De Moor

M. Bernard Fasbender
Prof. Dr. Philippe Gautier
Amiral de Flotille er Daniel Geluyckens
Kapitein-ter-Zee SBH Carl Gillis
Dhr. Yves Goossens
Prof. ir. André Hage
Prof. em. Dr. Marc Huybrechts
Mr. Bernard Insel
M. Jacques Leblanc
Kapt.l.o. Chris Lefevere
Prof. Michel Liégeois
Prof. Dr. Frank Maes
Dr. Hist. Jacques Mertens
Kapt.l.o. Alain Pels
M. Freddy Philips
Ir., Dr. Sc., Georges Pichot
Kapt. l. o. Marc Proost
Prof. em. Dr. Roger Roland
Dhr. Michael-W. Serruys
Prof. Dr. Eduard Somers
Fregatkapitein (R) ir. Dirk Stremes
Prof. Dr. Jean-Pierre Tricot
Prof. Dr. Eddy Van de Voorde
Mr. Guy Van Doosselaere
Dhr. Philip Van Gestel
Dr. Patrick Vanouplines

Buitenlandse leden

Membres étrangers

Prof. Francesco Berlingieri (I)
Prof. em. Dr. Jaap Bruijn (N)
Kapitein-ter-Zee Gulian Crommelin (N)
Capt.l.c. Jacky Messiaen (F)
Prof. Bertil Olsson (S)
Amiral (2s) Alain Oudot de Dainville (F)
Prof. Christian Pfister (F)
M. Jean-Serge Rohart (F)
Prof. em. Dr. ir. Dauwe Stapersma (N)

(*) Erevoorzitter – Président honoraire

Le juge international et le recours à la contrainte en mer

Prof. Dr. Louis le HARDY de BEAULIEU
Université catholique de Louvain et Université de Namur
Président de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Depuis la fin du XIXe siècle, de nombreux facteurs ont concouru à la convergence voire au renforcement des règles internationales relatives à la gestion des espaces maritimes. Parmi ces facteurs, on peut citer à titre d'exemples

- L'évolution de la géopolitique des mers (avec la disparition progressive de l'idée que quelques très grandes puissances maritimes pouvaient s'assurer seules un « command of the sea »),
- les progrès techniques dans le domaine de la navigation permettant une intensification des relations commerciales maritimes (en particulier par la propulsion par différents types de moteurs et non plus uniquement par le vent et la voile)
- et les progrès permettant désormais une exploitation de la profondeur des espaces marins plus intense et plus diversifiée que celle qui était traditionnellement liée à la pêche.

Mais il faut reconnaître que le cadre normatif de l'usage des grands espaces maritimes était pour sa part resté embryonnaire jusqu'à l'époque où, sous l'impulsion d'un groupe de personnalités parmi lesquelles figuraient le futur Premier ministre belge Auguste Beernaert, l'Académie de Droit international décida de l'ouverture d'une conférence de codification du Droit maritime et du Droit de la mer (conférence qui aboutit d'ailleurs en 1897 à la création du Comité maritime international).

Certes, le Droit coutumier et un certain nombre de conventions éparses avaient déjà permis de baliser quelque peu le terrain, mais au-delà, les positionnements respectifs des États étaient principalement fondés sur des considérations de nature politique plutôt que juridique.

L'émergence progressive d'un Droit international de la mer, à la fois plus précis et plus stable que ces considérations politiques, permet alors d'envisager progressivement et timidement l'émergence de ce qu'on pourrait appeler une « communauté maritime de Droit » au sens où l'on parle d'un « État de Droit ». Assurément, le processus est bien loin d'être achevé, mais une tendance se dessine.

La volonté des décideurs publics, l'insistance des opérateurs privés et, plus récemment, la pression de l'opinion publique ont permis de soutenir des efforts en ce sens.

Il en est résulté l'apparition de normes dont la plus connue - mais pas la seule - est indiscutablement la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer dont on vient de célébrer le 20^e anniversaire de l'entrée en vigueur.

Mais les normes quelque importantes qu'elles soient ne sont pas et ne peuvent pas demeurer figées.

A l'évidence, la pratique permet d'en découvrir les ressources insoupçonnées et de tenter de les utiliser au mieux, mais lorsque la pratique débouche sur un différend, c'est alors tantôt au diplomate et tantôt au juge (arbitral ou institutionnel) qu'il revient d'intervenir. Or il est intéressant de remarquer combien le juge international a pu contribuer à l'évolution du Droit international de la mer en moins d'une centaine d'années. Il a contribué et il contribue chaque jour à le faire vivre, à le faire progresser et, jusqu'à un certain point, à le transformer.

Peut-être doit-on à un singulier hasard le fait que les deux premiers arrêts rendus par la Cour permanente de justice internationale au lendemain de la première guerre mondiale et par la Cour internationale de justice au lendemain de la deuxième guerre mondiale furent des arrêts structurants du Droit international de la mer. Le hasard fait alors bien les choses, ici aussi.

Le recours à la contrainte armée en mer fait précisément partie de ces matières dans lesquelles l'apport du juge international a été et demeure considérable en tant qu'instrument de l'évolution du Droit international.

Il faut dire que la sensibilité des espaces maritimes a conduit les États à déployer une activité dans ce domaine dont l'importance est à la mesure des symboles qu'ils ont attachés à leur action. Le politologue, comme le juriste, ne pourra qu'être attentif à quelques-uns de ces symboles.

Ainsi, à une époque où les États peinaient à définir par une règle juridique *a priori* la largeur de leurs mers territoriales, nombre de commentateurs utilisaient (à tort ou à raison) un symbole de puissance pour définir cet espace maritime dans lequel la part la plus intense de la souveraineté étatique en mer trouvait à s'exercer : la portée du coup de canon en mer alors évaluée à un maximum de trois nautiques constituait le symbole fort de la soumission de cette zone à l'autorité de l'État riverain.

De même, là où le critère habituel de territorialité n'avait plus vraiment de sens - c'est-à-dire en haute mer - l'argument de souveraineté et d'exercice de la puissance ou de la contrainte publique demeurerait et demeure encore : la compétence exclusive de l'État qui a accepté de placer sur le navire ce symbole de sa puissance que représente son pavillon.

Le terreau était donc fertile pour l'utilisation de la contrainte par les États. Il n'en était donc que plus nécessaire d'assurer un cadre juridique rigoureux en la matière.

Et de fait le juge international lui a réservé toute son attention et a développé une activité intense à cet égard. Il convenait donc ici d'opérer un choix ; celui-ci s'est porté vers la mise en évidence par la jurisprudence de quelques principes structurants de l'usage de la force en mer.

I. La contrainte en mer et la loi du pavillon

Dès 1752, le collège chargé d'arbitrer un différend entre la Grande-Bretagne et la Prusse dans l'affaire de l'*Emprunt silésien* décida « que les vaisseaux anglais armés en guerre n'avaient pas le droit de saisir les vaisseaux prussiens ou autres neutres allant à un port ennemi ou

revenant d'un port ennemi, sous le prétexte que les marchandises chargées sur ces vaisseaux appartenaient aux ennemis de l'Angleterre »¹.

De même au milieu du XIXe siècle, Ortolan rappelait en ces termes une pratique coutumière ancienne: "nous dirons, pour conclure, qu'en temps de paix, l'exercice du droit d'enquête du pavillon, à l'égard d'un navire marchand étranger, doit se borner généralement, à moins de circonstances exceptionnelles et de nécessité dûment justifiée, à obliger ce navire à hisser son pavillon »².

Dans son arrêt du 7 septembre 1927 dans l'affaire du Lotus, la CPJI dit pour droit que « il est certainement vrai que - en dehors des cas particuliers déterminés par le Droit international - les navires en haute mer ne sont soumis à d'autre autorité qu'à celle de l'État dont ils portent le pavillon. En vertu du principe de la liberté de la mer, c'est-à-dire de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer, aucun État ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers »³.

L'arrêt de 1927 présente à tout le moins l'intérêt de conférer une force jurisprudentielle particulière à ce vieux principe.

Ainsi, sédimenté au fil du temps, consacré par la jurisprudence, le principe de la compétence exclusive de l'État du pavillon allait ensuite recevoir une place centrale dans la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et plus encore dans la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer de 1982.

Avec Kiara Neri⁴, il est toutefois intéressant d'observer que le principe a aujourd'hui évolué au point que la Convention de Montego Bay ne met désormais plus exclusivement en avant les droits de l'État du pavillon (dans l'optique d'une souveraineté-puissance) mais également ses

¹. Cité par H. WHEATON, *Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique depuis le traité de Westphalie jusqu'à nos jours*, Brockhaus, Leipzig, 1865, p. 260.

². Th. ORTOLAN, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, Paris, Cosse et Delamotte, 1845, T. I. L. II, p. 248.

³. CPJI, 7 septembre 1927, aff. du « Lotus », *Rec. Série A*, n° 9, p. 25

⁴. K. NERI, *L'emploi de la force en mer*, Bruylant, Bruxelles, 2013, p. 140.

obligations (dans l'optique d'une souveraineté-responsabilité). Ainsi par exemple, l'article 94 de la Convention de Montego Bay dispose que « tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ». Chacun s'accordera néanmoins à reconnaître que la Convention recèle un certain nombre d'autres dispositions nettement plus timides et qu'en outre, l'état de la pratique ne correspond pas systématiquement à la force des propos ainsi évoqués.

Pour autant, le principe connaît un certain nombre d'exceptions, limitées et de stricte interprétation. À ce propos, déjà l'arrêt dans l'affaire du « Lotus » évoquait l'idée qu'il soit possible d'agir en haute mer face à des « faits d'un caractère particulier, étroitement liés avec la police des mers, tels que traite des esclaves, endommagement de câbles sous-marins, pêches, etc., et non de délits de droit commun »¹.

C'est en particulier dans le fil de cette jurisprudence qu'apparut l'article 22 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer. Outre l'hypothèse de l'enquête possible à l'égard d'un pavillon douteux, on y voit figurer à nouveau la notion de traite des esclaves et on y voit également consacré le principe coutumier - d'ailleurs sans doute constitutif du premier exemple concret de compétence universelle des États - d'intervention à l'encontre d'un navire se livrant à des actes de piraterie.

Vingt-quatre ans plus tard, l'article 110 de la Convention de Montego Bay réaffirme les mêmes exceptions et y ajoute la possibilité d'intervention à l'encontre de navires servant « à des émissions non-autorisées ».

Mais depuis 1982 le monde a changé et les techniques ont évolué. Ne devrait-on aujourd'hui – à l'heure de l'internet et des réseaux sociaux - s'interroger sur l'incontournable nécessité de maintenir la répression de ces émissions radio susceptibles d'engendrer des troubles sur la terre ferme depuis la haute mer ? Est-ce encore réellement d'actualité ?

¹. CPJI, 7 septembre 1927, aff. du « Lotus », *Rec. Série A*, n° 9, p. 27.

Mais plus fondamentalement encore, ne convient-il pas de s'interroger sur l'absence dans l'article 110 d'instruments de lutte contre d'autres fléaux ?

Dans ce cadre, on rejoindra volontiers la Cour européenne des Droits de l'Homme lorsqu'elle dit qu'on " ne peut que regretter que la lutte internationale contre le trafic des stupéfiants en haute mer ne soit pas mieux coordonnée, compte tenu de la mondialisation croissante du problème "¹. On étendra ce constat et le vœu qui s'y trouve lié à la prise en compte des autres formes de la criminalité² mais aussi des autres espaces maritimes que la seule haute mer³.

II. La contrainte en mer et le principe de la légitime défense

1. L'usage de la force : nécessaire et proportionnelle

Dès le premier arrêt qu'elle rendit au fond le 9 avril 1949 dans l'affaire dite " de Corfou ", la Cour rappela que les obligations qui incombent à un État de notifier la présence du champ de mines marines sont " fondées non pas sur la Convention VIII de La Haye, de 1907, qui est applicable en temps de guerre, mais sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerre, le principe de la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout État, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres États "⁴.

¹. CEDH, 29 mars 2010, Medvedyev et al. c. France, précité, par. 101. Voir aussi, H. COUTAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 93.

². L. le HARDÿ de BEAULIEU, " La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime ", *Loc.cit.*, p. 753-753.

³. L.C. GREEN, "Terrorism and the law of the sea", *International law at a time of perplexity : essays in honour of Shabtai Rosenne* (ed. Y. Dinstein), 1989, p. 249-271 ; B.H. DUBNER, "Piracy in contemporary national and international law", *California Western international law journal*, 1989, p. 139 et s.; E.C., STILLES, "Reforming Current International Law to Combat Modern Sea Piracy", *Suffolk Transnational Law Review*, 2004, p. 299 et s.

⁴. CIJ, 9 avril 1949, affaire du détroit de Corfou, *Rec.*, 1949, p. 22.

Dans les années 1980, la Cour eut l'occasion de faire évoluer sa jurisprudence en décidant que " Si un État mouille des mines dans des eaux – quelles qu'elles soient – où les navires d'un autre État peuvent avoir un droit d'accès ou de passage, sans avertissement ni notification, au mépris de la sécurité de la navigation pacifique, cet État viole les principes du Droit humanitaire sur lesquels reposent les dispositions spécifiques de la Convention n° VIII de 1907 "¹. On voit ici apparaître le poids particulier des considérations d'humanité qui doivent présider à une intervention en mer : elles ne découlent pas d'une convention et ne sont pas situées à côté d'elle ; elles lui sont antérieures et à ce point supérieures qu'elles en fondent la légitimité. À ce titre, cet arrêt rendu dans l'affaire des " activités militaires et paramilitaires au Nicaragua " constitue l'un des socles fondateurs de la jurisprudence onusienne en la matière.

Plus récemment, le Tribunal international du Droit de la mer rendit également un arrêt majeur dans une affaire qui opposait Saint-Vincent-et-les-Grenadines à la Guinée². Prolongeant les jurisprudences de 1949 et 1986, le Tribunal affirma ainsi en 1999 que " les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le Droit de la mer, comme dans les autres domaines du Droit international ". Elle en tira argument, pour affirmer dans le prolongement de l'article 293 de la convention de Montego Bay que le recours à la force doit être évité autant que faire se peut et que lorsqu'il apparaît inévitable, il " ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance "³.

¹. CIJ, 27 juin 1986, Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua, *Rec.*, 1986, p. 112, n° 215. On se situe là dans le fil d'une jurisprudence initiée dès l'entre-deux-guerres: Sentence arbitrale du 5 janvier 1935 dans l'affaire du *I'm Alone*, *R.S.A.N.U.* vol. III, p. 1617 ; Sentence du 23 mars 1962 dans l'affaire du *Red Crusader*, *I.L.R.*, vol. 35, p. 485

². TIDM, 1er juillet 1999, Affaire du Navire SAIGA (II), *Rec. en ligne*, p. 45, n° 155. Voir http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.F.pdf (consult. 11 oct. 2013).

³. La même approche fut retenue dans l'accord du 4 août 1995 sur la gestion et la conservation des stocks chevauchants. A ce sujet, voir E. DAVID, *Éléments de Droit pénal international et européen*, Bruylant, Bruxelles, 2009, p. 310, n° 4.3.10.

Cette jurisprudence semble désormais parfaitement consolidée ainsi qu'en témoigne l'utilisation des critères du recours à une force «unavoidable, reasonable and necessary » dans la sentence rendue le 17 septembre 2007 par la Cour permanente d'arbitrage dans une affaire qui opposait le Guyana au Suriname¹.

De ce point de vue, l'apport de la Cour européenne des Droits de l'Homme ne peut être négligé.

Ainsi par exemple, concernant l'usage de la force létale, la Cour a souligné que l'article 2 de la Convention européenne des Droits de l'homme ne donne pas « carte blanche » aux autorités et qu'en particulier « le non-encadrement par des règles et l'abandon à l'arbitraire de l'action des agents de l'État sont incompatibles avec un respect effectif des Droits de l'homme »².

Mais la Cour va plus loin encore lorsqu'elle procède à l'analyse de l'article 2 de la Convention qui admet que la force létale puisse être utilisée dans certains cas extrêmes. Elle estime en effet que cette disposition « astreint les États non seulement à s'abstenir de provoquer la mort de manière volontaire et irrégulière, mais aussi à prendre les mesures nécessaires à la protection de la vie des personnes relevant de leur juridiction »³ ».

Plus récemment encore, dans l'affaire dite de la " Flottille pour Gaza ", le Conseil des Droits de l'Homme de l'Assemblée générale de l'ONU eut l'occasion d'apporter un nombre important de précisions en la matière.

¹. CPA, 17 septembre 2007, Guyana c. Suriname, p. 147, point 445. Voir <http://www.pca-cpa.org/upload/files/Guyana-Suriname%20Award.pdf> (consulté le 11 oct. 2013). Cette sentence fait d'ailleurs référence à des décisions célèbres en la matière telles que S.S. "I'm Alone" (Canada/United States), *R.I.A.A.* Vol. 3, p. 1615 ou Red Crusader (Commission of Enquiry, Denmark-United Kingdom), 35 *I.L.R.* p. 199.

². CEDH, aff. Perk et autres, 28 juin 2006, point 55.

³. CEDH, aff. Osman c. Royaume-Uni du 28 octobre 1998, Recueil des arrêts et décisions 1998-VIII, p. 3159, point 115 et aff. Viron Xhavara et autres c. Italie et Albanie, 21 janvier 2001, décision sur la recevabilité, point 1.

Nonobstant l'opposition de l'État israélien à l'encontre de ce rapport¹, il semble bien que celui-ci puisse servir de base non seulement pour la réflexion mais aussi pour les interventions en mer dans les années à venir. Il apparaît donc non seulement opportun mais également nécessaire d'en évoquer ici quelques traits principaux.

Le rapport met tout d'abord en évidence la double responsabilité des États et des personnels d'intervention. En ce qui concerne les États, il rappelle que ceux-ci endossent la responsabilité internationale des actes posés par les personnels placés sous leur autorité et ce, même si ce personnel excède le cadre des pouvoirs qui lui ont été consentis². Pour autant, le rapport n'exonère aucunement les agents étatiques de leur responsabilité pénale individuelle et ne leur permet pas de s'en exonérer au motif qu'ils auraient agi sur ordre³.

Développant un certain nombre de considérations concernant l'opération elle-même, les rapporteurs observèrent l'usage étendu et arbitraire de la force létale par les troupes israéliennes alors qu'ils estimèrent que des moyens moins extrêmes auraient pu être utilisés étant entendu qu'il n'y avait pas de " menace imminente à l'encontre des soldats " ⁴. Le Conseil alla plus loin encore, estimant que malgré le fait que des soldats israéliens avaient été retenus par des personnes se trouvant à bord de l'un des navires de la " Flottille pour Gaza ", l'objectif de leur libération ne pouvait légitimer l'usage de la force d'une manière excessive par rapport aux standards internationaux. Selon le rapport du Conseil il convenait, même en cette circonstance, " de respecter et de préserver la vie ainsi que de limiter au minimum les blessures et les dommages " ⁵.

¹. Assemblée générale, Doc. A/HRC/15/21 du 27 septembre 2010. Voir http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/15session/A.HRC.15.21_en.pdf (consulté le 12 Oct. 2013).

². Par. 46.

³. Par. 47.

⁴. Par. 167.

⁵. *Idem*.

2. La privation de liberté

Un autre point important abordé dans le rapport de septembre 2010 dans l'affaire de la " flottille pour Gaza " concerne le traitement des personnes arrêtées. Au titre des traitements inacceptables subis par certaines d'entre elles, le rapport pointe l'absence de soins aux blessés, le défaut de fourniture de traitement médical aux passagers durant les deux ou trois heures qui ont suivi la cessation de l'opération ou le refus de laisser accéder à leurs propres médicaments certaines de ces personnes souffrant d'affections chroniques¹. Le rapport considéra en l'occurrence il a été fait usage d'une force " non nécessaire, disproportionnée, excessive et inappropriée " ². Il conclut dès lors sur ce point que la conduite de l'opération a abouti à la violation du droit à la vie et du droit à l'intégrité physique tels qu'ils sont stipulés aux articles 6 et 7 du Protocole international sur les droits civils et politiques.

Dans la foulée, le Conseil des Droits de l'Homme estima que l'article 9 du même Protocole avait été violé en ce que les personnes détenues à bord pendant une période supérieure à douze heures auraient dû être informées des motifs de leur détention ainsi que de la nature des charges spécifiques qui pesaient sur elle. De même, selon le Conseil, l'article 6 du Protocole a également été violé en ce que des personnes " ont été forcées de se mettre à genoux sur les ponts extérieurs durant de longues heures et dans des conditions pénibles ", sans compter les mauvais traitements physiques et les abus verbaux infligés à de nombreux détenus. Furent encore incriminés le fait d'avoir maintenu certaines personnes par des menottes inutilement serrées et interdit l'accès à des " besoins humains basiques tels que l'usage des toilettes et la fourniture de nourriture " ³.

La manière dont les personnes sont traitées à bord est également déterminante dans la jurisprudence de la Cour européenne des Droits de l'Homme. Ainsi, dans l'affaire Al-Skeini et al.⁴, la Cour – faisant référence

¹. Par. 171.

². Par. 172.

³. Par. 177 et 178.

⁴. CEDH, 7 juillet 2011, Al-Skeini et al. c. Royaume Uni, Voir <http://cmiskp.echr.coe.int/tkp197/view.asp?action=html&documentId=887953&p>

son arrêt *Medvedyev II*¹ - a indiqué que "la juridiction n'avait pas pour seul fondement le contrôle opéré par l'État contractant sur les bâtiments, l'aéronef ou le navire où les intéressés étaient détenus. L'élément déterminant dans ce type de cas est l'exercice d'un pouvoir et d'un contrôle physique sur les personnes en question"². La Cour en conclut donc qu'à partir du moment où un État retient une personne, il lui revient de reconnaître à la personne privée de liberté " les droits et libertés définies au titre I de la Convention qui concernent son cas "³.

La Cour de Strasbourg souligna qu'une attention toute particulière doit être réservée aux personnes détenues dès les premières heures qui suivent l'arrestation. Selon elle, c'est en effet durant cette phase initiale que le risque de mauvais traitements " est à son maximum ". De ce fait, elle estime que les personnes arrêtées doivent être soumises à un contrôle juridictionnel qui répond à trois conditions⁴ :

- La promptitude : il s'agit en l'occurrence de permettre de " détecter tout mauvais traitement et de réduire au minimum toute atteinte injustifiée à la liberté individuelle "⁵.
- L'automaticité du contrôle : le contrôle juridictionnel doit être automatiquement procuré à la personne détenue ; elle ne doit pas avoir en formuler la demande.
- L'impartialité du magistrat : la notion d' " autorité judiciaire compétente " doit s'entendre d'un magistrat présentant " les garanties requises d'indépendance à l'égard de l'exécutif et des

ortal=hbkm&source=externalbydocnumber&table=F69A27FD8FB86142BF01C1166DEA398649 (consulté le 12 octobre 2013).

¹ . CEDH, 29 mars 2010, *Medvedyev et al. c. France*, précité, par 67.

² . Par. 136.

³ . Par. 137.

⁴ . Par.120 et s.

⁵ . Par. 121

parties "¹. Selon la Grande Chambre de la Cour, pareil magistrat ne peut donc être amené par la suite, à l'instar du ministère public, à agir " contre le requérant dans la procédure pénale "².

C'est entre autres sur cette jurisprudence que le législateur belge de 2009 s'est basé pour adopter sa nouvelle législation sur la lutte contre la piraterie maritime. Nouvelle illustration d'une forme concrète de l'œuvre créatrice du juge international en Droit de la mer.

* *

*

On le voit, les juridictions internationales ont développés une activité importante concernant le domaine maritime. L'augmentation quantitative des affaires et la complexification des matières abordées par des juridictions plus nombreuses que par le passé expliquent l'inquiétude de certains observateurs autorisés quant au risque de dispersion de la jurisprudence. Le Président Gilbert Guillaume, par ailleurs membre éminent de l'Académie de Marine de France s'en faisait écho devant l'Académie des Sciences morales et politique lors de sa séance du 4 décembre 2006. Mais il faisait également allusion au fait que

¹. Par. 123. Dans une affaire espagnole, la Cour avait, en 1999, mis en évidence qu'un juge de l'Audience nationale présentait pareilles garanties, à l'inverse d'un magistrat du parquet. Voir CEDH, 12 janvier 1999, aff. Rigopoulos. L'auteur s'est exprimé sur la solution retenue en Belgique, qui permet un suivi permanent par un juge d'instruction tant à distance que dès lors que la personne soupçonnée de faits délictueux arrive sur le territoire belge. En Belgique, cette vision des choses a été transcrite dans l'article 3, §4 *in fine* de la loi du 30 décembre 2009 commentée dans l'in des articles joints. L'auteur de la présente note a rappelé ailleurs que l'inspiration de cette disposition doit être recherchée dans la volonté de respecter tant l'article 3 de la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales, que l'article 12.2 de l'Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 (J.O., L301 du 12 novembre 2008, p. 33). Elle tire également sa source de la jurisprudence de la CEDH et, en particulier sur les arrêts CEDH, Ismoilov et autres c. Russie du 1^{er} déc 2008 et CEDH Mamatkoulov et Askarov du 4 février 2005, spéc. points 67 à 69. Voir L. le HARDÿ de BEAULIEU, " La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime ", *Loc. cit.*, p. 749-750.

². Par. 124.

les différends sont à la fois complexes et rarement de nature purement juridique ; il indiquait même que « ceux apparus entre les États ont toujours un aspect politique »¹.

C'est sans doute aussi ce qui a conduit Madame la Présidente de la Cour internationale de Justice Rosalyn Higgins, à évoquer dans l'allocution qu'elle a prononcée à l'occasion du 10^e anniversaire du Tribunal international du Droit de la mer le 26 septembre 2006, que le risque de fragmentation ne doit pas être exagéré mais que ce qui est surtout remarquable « ce ne sont pas les différences qui existent entre les juridictions internationales, mais plutôt les efforts tendant au respect du Droit international général » et de poursuivre en indiquant que cela vaut entre autres pour le Droit de la mer. Sans doute aussi, évoquait-elle à juste titre, que l'importance du travail des juridictions internationales anciennes ou plus récentes « consiste à établir le climat de confiance qui engendre ce noyau de prévisibilité qui distingue le Droit de la politique »².

Juristes, politologues, criminologues mais aussi acteurs de terrain (militaires et policiers) l'ont bien compris, eux qui voient ainsi se développer un cadre normatif plus stable leur permettant d'exercer leurs responsabilités respectives dans de meilleures conditions. Voilà donc bien comment, grâce à ce rôle innovant et créateur, le juge international contribue ici aussi à l'édification progressive d'une « communauté maritime de Droit » dont tout un chacun sortira gagnant.

* *

*

¹. Voir http://www.asmp.fr/travaux/communications/2006/guillaume_g.htm, consulté le 20 août 2015.

². Voir <http://lc.cx/Z8oV>, consulté le 20 août 2015.