GREENPEACE : DES PIRATES !

PAR

Eric DAVID

Chargé de cours
à l'Université libre de Bruxelles.

1. Le 19 décembre 1986, la Cour de Cassation belge confirmait (1) un arrêt de la Cour d'Appel d'Anvers du 19 juillet 1985 (2) qui condamnait solidairement le capitaine et l'armement du chalutier néerlandais *Sirius* (la Nederlandse Stichting Sirius) affrété par l'organisation écologiste Greenpeace, à payer aux sociétés belges d'armement du *Wadsy Tanker* et du *Falco* — navires battant pavillon belge et chargés de déverser en haute mer des déchets toxiques — une astreinte de 1.000.000 F.B. par jour de retard résultant des manœuvres d'obstruction menées par les hommes du *Sirius* tantôt dans le port d'Anvers, tantôt sur l'Escaut, tantôt en haute mer.

Ces manœuvres consistaient, d'une part, à plonger à côté ou devant la proue des navires belges et à menacer les équipages des navires de laisser ces plongeurs dans l'eau, d'autre part, à monter à bord de ces navires, à s'y enchaîner, à barbouiller de couleurs le poste de commandement, à menacer d'un couteau, attacher des câbles, arracher des câbles de grue, scier des éléments de renfort, menacer de laisser filer les ancres. Les faits et leur localisation géographique n'étaient pas plus clairement précisés.

2. En première instance, le président du tribunal d'Anvers, siégeant en référés, avait interdit le 12 juin 1985 au capitaine du *Sirius* et à son armement de continuer ces faits, et il avait condamné solidairement les défendeurs à une astreinte de 500.000 F.B. par fait qui serait désormais commis en violation de cette interdiction dans les eaux intérieures et territoriales belges ; en revanche, il s'était déclaré incompétent pour connaître de ces faits lorsqu'ils étaient commis en *haute mer* car, selon l'art. 6, § 1 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (3), ces faits relevaient uniquement de la loi du pavillon du navire à bord duquel ils étaient commis, donc, selon le tribunal, de la loi néerlandaise *in casu* (4).

(1) *Pas.*, 1987, 1, 497-499.

(2) *Dr. européen des transports*, 1985, pp. 540-543.

(3) Art. 6, § 1 : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer ».

(4) *Droit européen des transports*, 1985, pp. 543-547.

3. En appel, cette décision d'incompétence avait été réformée. La Cour avait considéré que les actions de Greenpeace étaient des faits de « piraterie » répondant à la définition donnée par l'art. 15 de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer ; selon la Cour, il s'agissait en effet d'actes de violence illégitime commis pour des buts personnels par les passagers d'un navire privé en haute mer contre un autre navire. Le caractère « personnel » du but poursuivi résultait du fait que lesdits actes réalisaient l'objet social de l'association défenderesse, voire « des motivations plus personnelles comme la haine, le désir de vengeance et la volonté de se faire justice » (5).

La Cour ajoutait toutefois, mais de manière subsidiaire, que de toute façon, aucune règle interne ou internationale n'empêchait le juge belge de prendre des mesures pour protéger les activités licites des ressortissants belges (6).

4. La Cour de Cassation a confirmé l'arrêt en se bornant à reconnaître que le raisonnement qualifiant les actions de Greenpeace d'actes de piraterie était correct, et en observant en outre que les représentants de Greenpeace

« n'allèguent pas que les actes litigieux auraient été commis dans l'intérêt ou au détriment d'un Etat ou d'un régime d'Etat et non uniquement pour défendre une position propre concernant un problème déterminé, celui-ci eût-il revêtu un aspect politique » (7).

5. Ces décisions ont fait des applications pour le moins inattendues des notions de « juridiction » et de « piraterie » tout en ignorant les bases de compétence des juridictions civiles qu'on peut trouver en droit belge pour des faits commis sur un navire belge ou à l'extérieur de ce navire : donc, une application de qualifications inappropriées d'un côté (I), l'inapplication de qualifications appropriées, de l'autre (II).

I. — L'APPLICATION DE QUALIFICATIONS INAPPROPRIÉES

6. En première instance, c'est à cause de l'interprétation trop large, mais linguistiquement correcte, donnée au mot « juridiction » que le juge des référés s'est déclaré incompétent (a), tandis qu'en appel et en cassation,

(5) Cité dans la traduction en français de l'arrêt de Cassation précité.

(6) Dans la traduction en français de l'arrêt de Cass. précité, cet extrait de l'arrêt d'appel est reproduit dans les termes suivants :

« aucune disposition du droit interne ou international n'impose de restrictions à la compétence du juge belge pour prendre à l'égard de ses propres ressortissants des mesures pour protéger leur libre droit de passage et leurs activités légales, et même au besoin pour prononcer une sanction civile afin d'assurer le respect des libertés reconnues par tous ».

Pas. 1987, 1, p. 498.

(7) *Ibid.*, p. 499.

c'est grâce à une interprétation trop large, mais contestable, du mot « piraterie » que les juges ont pu se déclarer compétents (b).

a. — *Une interprétation correcte, mais erronée dans son contexte, du mot « juridiction ».*

7. En première instance, le juge des référés s'était déclaré incompétent pour connaître des faits commis en haute mer car dans cet espace, les navires « se trouvent soumis à la juridiction exclusive de la loi du pavillon » (Convention de Genève de 1958, art. 6, § 1 précité § 2, n. 3). Or, comme les faits reprochés aux militants de Greenpeace semblaient avoir été commis à bord du *Sirius* ou de ses embarcations qui étaient sous pavillon néerlandais, seuls les tribunaux néerlandais pouvaient connaître de ces faits.

8. Ce raisonnement est correct si l'on prend le mot « juridiction » dans un de ses sens juridiques propres les plus courants, à savoir, « pouvoir de juger » ou « compétence d'un organe » (8). Considéré de cette manière, l'art. 6 précité impliquerait en effet que le juge étranger ne peut connaître des faits commis à bord d'un navire étranger en haute mer. Cependant, le mot « juridiction » signifie aussi « pouvoirs exercés par un Etat dans un certain espace » (9), ce qui comprend non seulement les compétences législatives et juridictionnelles, mais aussi les pouvoirs de police. Or, il résulte de l'esprit de la Convention de Genève de 1958 que ce qui est visé par le mot « juridiction », ce sont uniquement les pouvoirs de police ou l'exercice de la contrainte par un Etat sur un navire étranger en haute mer, mais non les compétences législatives ou juridictionnelles.

Ce que la Convention veut interdire, c'est qu'en dehors des cas limitativement énumérés par les conventions internationales (piraterie, traite des esclaves (10), pêche (11) ...), les Etats ne portent atteinte à l'exercice, par les navires étrangers, des libertés fondamentales de la haute mer : libertés de navigation, de pêche, de survol et de pose de câbles et pipe-lines sous-marins (Convention de Genève de 1958, art. 2), de recherche scientifique et de construction d'îles artificielles (Convention de Montego Bay, art. 87). Il serait donc absurde de voir dans l'exclusivité de « la juridiction » de la loi du pavillon une interdiction pour l'Etat d'exercer ses compétences législatives et juridictionnelles pour des faits commis à bord d'un navire étranger.

(8) *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Paris, 1960, p. 355.

(9) *Ibid.*, p. 356.

(10) Conv. de Genève de 1958, art. 22 ; Conv. de Montego Bay, art. 110.

(11) Voy. VAN DER MENSBRUGHE, Y., « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », *R.B.D.I.*, 1975, pp. 56-102.

Si un Etat est fondé à exercer celles-ci à propos de faits commis sur un territoire étranger (12) où le monopole des compétences de l'Etat étranger est pourtant plus absolu que sur les navires battant son pavillon (13), *a fortiori*, peut-il les exercer à l'égard de faits commis en haute mer sur un navire étranger. Un auteur a écrit :

« En haute mer, l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon ne s'applique qu'aux seuls actes comportant l'usage de la coercition. Les Etats autres que celui du pavillon peuvent en effet exercer à l'égard du navire des compétences juridictionnelles, plus particulièrement en matière pénale » (14).

Le principe avait été clairement reconnu dans l'affaire du *Lotus* (*supra* n. 12), et, s'il a ensuite été contredit en matière d'abordage (15), il reste parfaitement valable en toute autre matière (16).

9. Autrement dit, le seul fait que les agissements des hommes du *Sirius* se situaient à bord de celui-ci n'était pas en soi un obstacle à ce que le juge belge puisse en connaître. Mais sur quelle base ?

La Cour d'Appel d'Anvers et la Cour de Cassation n'ont rien trouvé d'autre que de qualifier ces agissements de « piraterie ». Etait-ce approprié ?

b. — *Une interprétation surprenante et contestable du mot « piraterie ».*

10. Il est d'abord curieux d'avoir utilisé une qualification pénale — et quelle qualification : la piraterie ! — pour des faits qui n'ont pas donné lieu à des poursuites pénales (17) alors qu'il eût été logique de les intenter eu

(12) Aff. du *Lotus*, C.P.J.I., arrêt du 7 septembre 1927, *Série A/n° 9*, p. 19.

(13) Ainsi, les pouvoirs de police qu'un navire de guerre peut exercer en haute mer sur des navires étrangers en matière de piraterie ou de traite des esclaves ne peuvent être exercés sur le territoire d'un Etat étranger où seraient commis les mêmes faits, sinon ils constitueraient une violation de la souveraineté de cet Etat, *ibid.*, p. 18.

(14) MONTAZ, D., « La haute mer », in DUPUY et VIGNES, *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris, Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985, p. 360.

De même, SMITH, B. D., *State Responsibility and the Marine Environment*, Oxford, Clarendon Press, 1988, pp. 152-153. Pour une application très limitée du principe, voy. *U.S. v. Biermann*, U.S. District Court, N.D. Cal., Febr. 9, 1988, *A.J.I.L.*, 1989, pp. 99-103.

(15) Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, art. 1^{er} ; Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, art. 11, § 1 ; Convention de Montego Bay, art. 97, § 1.

(16) Voy. le rapport fait au Sénat par H. Rolin sur l'approbation parlementaire de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, *D.P.*, Sénat, 102 (1961-1962), p. 13, texte *infra*, § 23.

(17) Dans *Hamerada Hess Shipping Corp. and United Carriers Inc. v. Argentina*, les requérants — deux sociétés américaines — assignaient aux E.-U. l'Etat argentin en réparation pour la perte de leur navire consécutive à une attaque de l'aviation argentine pendant la guerre des Malouines ; ils se basaient sur l'*Alien Tort Statute* (1789) ; à cette occasion, le juge de la District Court de N.Y. observa que : « the principle of universal jurisdiction ... does not provide a basis for jurisdiction in a civil case. That doctrine only provides for criminal jurisdiction » (S.D. N.Y., 5 May 1986, *I.L.R.*, 79, p. 7) ; ce raisonnement — critiquable (*infra*, § 17) — a été implicitement rejeté par une Cour d'Appel du 2^e Circuit qui a accepté l'application du *Statute* en matière civile (11 Sept. 1987, *ibid.*, pp. 11-12).

égard à la gravité d'un fait qualifié de cette manière. Après tout, les pirates sont des *hostes humani generis* ! Certes, le droit pénal belge limite la piraterie aux faits commis par des personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge (18), ce qui n'était pas le cas des hommes du *Sirius*, mais à l'instar de ce qu'on a fait après la deuxième Guerre mondiale pour les crimes de guerre qui étaient encore plus absents du droit pénal belge (19) que la piraterie, on aurait pu appliquer à l'incrimination internationale énoncée à l'art. 15 de la Convention de Genève de 1958 qui lie la Belgique, les peines prévues pour les faits correspondants incriminés en droit belge (20). Les demandeurs ne l'ont pas fait, probablement parce qu'ils craignaient soit que le juge pénal ne se déclare incompétent en raison des limites d'application de l'incrimination prévue par le droit belge, soit que les défendeurs ne soient acquittés par la Cour d'Assises (la piraterie visée par la loi de 1928 est un crime en droit belge) ou par le tribunal correctionnel (en cas de correctionnalisation) eu égard au caractère farfelu de la prévention (ci-dessous). Ils ont donc préféré se limiter à une action civile en demandant aux juges de prononcer « pour le futur une interdiction à charge d'un navire étranger en haute mer » (21). Ce qui ne les a cependant pas empêchés de qualifier les faits en cause de piraterie.

11. Ecartée par le juge des référés, cette qualification a été admise par les juges d'appel et de cassation qui ont considéré que les faits correspondaient à la définition de la piraterie donnée par l'art. 15 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

S'il s'agissait sans doute d'actions « illicites » (mais peut-être pas « illégitimes » ...) commises en haute mer par un navire privé contre d'autres navires, on peut s'interroger d'abord sur leur caractère violent, et ensuite sur le caractère privé ou personnel du but qu'elles poursuivaient (22).

12. A supposer que les hommes du *Sirius* n'aient pas pris d'assaut les navires belges en haute mer mais se soient bornés à les harceler en plongeant devant eux ou en allant se placer à bord de canots gonflables en travers de leur route ou sous les grues qui allaient déverser les déchets toxi-

(18) Loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (*M.B.*, 26 juillet), art. 68 : « Tout capitaine qui aura commis des actes de piraterie sera puni des travaux forcés ... » ; l'art. 3 précise : « Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ... ».

(19) GREVY, R., « La répression des crimes de guerre en droit belge », *R.D.P.C.*, 1947-1948, pp. 806 ss., spéc. §§ 5 et 16.

(20) Loi du 5 juin 1928 précitée, art. 68-69.

(21) STARKLE, G., « Piraterie en haute mer et compétence pénale internationale », *R.D.P.C.*, 1977, p. 736, n° 6.

(22) I. Clinck approuve cette interprétation, mais ce commentateur des décisions en cause était aussi un des conseils des sociétés belges demanderesses ... « Zeeroof in publiek en privaats recht », *Rev. dr. commerc. belge*, 1986, p. 666.

ques en mer, peut-on assimiler ces faits aux actes de violence que commettent habituellement des pirates ?

Il paraît difficile de répondre par l'affirmative, mais il est vrai aussi que cette notion de violence n'est pas définie à l'art. 15 de la Convention de 1958 et qu'elle est donc laissée à l'appréciation souveraine du juge du fond. En l'espèce, ce dernier y a vu une contrainte morale :

« dit geweld niet enkel bestond uit materiële daden (...) doch ook dergelijke morele druk op de bemanning van beide schepen werd uitgeoefend ... » (23).

13. Il demeure que, même si l'on considère que ces actions étaient constitutives de violence, il est raisonnablement difficile de soutenir qu'elles étaient « personnelles » ou « privées » parce qu'elles réalisaient l'objet social du mouvement. En réalité, elles mettaient en cause une certaine gestion de la société, c'est-à-dire la politique d'un Etat qui autorise des déversements de matières toxiques ; ces actions étaient donc motivées non par la recherche d'un profit égoïste et personnel, mais par la poursuite d'un idéal politique et social : améliorer la vie de la société en général et non celle de quelques individus (24). Mettre les actions de Greenpeace sur le même plan que celles des pirates malais ou thaïlandais contre les *boat people* vietnamiens revient à faire fi du sens commun des mots. Greenpeace agissait non comme *hostis*, mais comme *amicus humani generis* !

14. Cela signifie-t-il que nos cours et tribunaux ne pouvaient connaître des faits commis par les hommes du *Sirius* en haute mer contre le *Falco* et le *Wadisy Tanker* ? Si, ils pouvaient en connaître, mais il n'était pas nécessaire de passer par l'« artillerie lourde » d'une qualification telle que la piraterie : le droit positif leur offrait des moyens plus subtils et plus « chirurgicaux » pour juger les faits en cause (ci-dessous).

II. — L'INAPPLICATION DE QUALIFICATIONS APPROPRIÉES

15. Les bases de compétence des cours et tribunaux belges pour connaître des faits commis en haute mer par Greenpeace dépendait de la nature exacte de ces faits, et notamment de leur localisation « géographique ». S'il semble certain que les militants de Greenpeace sont montés à bord des navires belges lorsqu'ils se trouvaient dans les eaux belges, les décisions ne sont pas très claires sur le point de savoir s'ils ont pu répéter cet « exploit » en haute mer. L'esprit des décisions semble indiquer qu'ils n'ont pas abordé les navires belges en haute mer (25), mais nous envisage-

(23) *Loc. cit.*, p. 542, traduction : « cette violence résultait non seulement de faits matériels ... mais aussi d'une telle pression morale exercée sur l'équipage des deux bateaux ... ».

(24) Dans le même sens, STARKLE, *loc. cit.*, p. 752.

(25) En ce sens, STARKLE, *loc. cit.*, p. 736, n° 6.

rons néanmoins les manœuvres d'obstruction de Greenpeace aussi bien avec abordage (a), que sans abordage des navires belges (b).

a. — *La compétence du juge belge pour les faits commis à bord des navires belges.*

16. Si les hommes du *Sirius* ont pris d'assaut les navires belges, il s'agit évidemment de faits dommageables qui se situent matériellement sur, ou à bord de ces navires, et qui relèvent tout naturellement de la compétence du juge belge sur base du droit international. (Convention de Genève de 1958, art. 6, § 1 précité) et des règles pénales belges applicables sur les navires belges en haute mer (26). Il est vrai qu'en l'espèce, il y avait seulement une action civile demandant au juge d'interdire les actions du *Sirius* contre les navires belges sous peine d'astreinte (27), et non une action pénale.

Nous pensons cependant que le juge civil belge pouvait affirmer sa compétence sur deux bases.

17. La première aurait consisté à dire que les faits étant des infractions pénales, ils étaient aussi des faits civils dont le juge civil pouvait connaître dans les mêmes conditions (*in casu*, celles prévues par la loi précitée de 1928) que le juge pénal si le fait avait donné lieu à poursuite. Le raisonnement peut surprendre mais, après tout, c'est celui tenu, *in casu*, par la Cour d'Appel et la Cour de Cassation puisqu'elles ont fondé la compétence du juge civil sur base d'une qualification purement criminelle — la piraterie —, laquelle n'ouvrait *stricto sensu*, de compétence qu'au juge pénal ! Ce raisonnement fondant la compétence du juge civil sur la compétence du juge pénal peut d'ailleurs se déduire de l'économie de l'art. 4 du titre préliminaire du Code d'instruction criminelle (28) et de certaines de ses interprétations jurisprudentielles où l'on a reconnu le droit d'une personne lésée par une infraction pénale d'en demander réparation civile soit devant le juge pénal, soit devant le juge civil (29). Cl. Lombois, invoquant les dispositions

(26) Loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (*M.B.*, 26 juillet), art. 73 :

« Les infractions commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume ».

Art. 44 : « sera puni ... quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ... à bord d'un navire belge ... ».

Art. 2 : « Les contraventions, délits et crimes non énoncés dans ce présent code seront constatés et punis conformément aux lois ordinaires ».

(27) Anvers, référés, 12 juin 1985, *loc. cit.*, p. 543.

(28) C.I.C., art. 4 : « L'action civile peut être poursuivie en même temps, et devant les mêmes juges que l'action publique. Elle peut aussi l'être séparément ; (...) ».

(29) Cass. belge, 27 mai 1943, *P.*, 1943, 1, 207 et note ; 26 janvier 1970, *P.*, 1970, p. 443.

analogues du Code de procédure pénale français (art. 3 et 4) soutient la même thèse (30), mais elle n'est pas unanimement admise (31).

18. La deuxième base de compétence que le juge belge pouvait invoquer était constituée par l'art. 635, 3° du code judiciaire (32) et l'art. 5, 3° de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (loi du 13 janvier 1971, *M.B.*, 31 mars (33) combinés au principe de la loi du pavillon (34). En l'occurrence, les parties remplissaient les conditions prévues par ces dispositions : les demandeurs étaient belges et les défendeurs néerlandais, mais ressortissants d'un Etat partie à la Convention de Bruxelles de 1968. La seule difficulté consistait à admettre que le lieu — *in casu*, un navire belge en haute mer — où se localisait le délit ou le quasi-délit, constituait, ne fût-ce que fictivement, une parcelle de territoire belge au regard des dispositions précitées.

Certes, la qualification est désuète, mais comme l'écrit avec à propos B. Smith :

« Territoriality remains, on the other hand, a most apt metaphor for describing the character, not the basis, of flag state jurisdiction. The legal authority of a state with respect to persons, property and conduct on board vessels of its nationality is indeed tantamount to that enjoyed within the borders of state territory » (35).

En ce qui concerne la Belgique, nous ne connaissons pas de décision ou de doctrine récentes qui reconnaissent explicitement la compétence des juridictions *civiles* pour des délits ou des quasi-délits commis à bord d'un navire belge en haute mer. R. Vander Elst écrit que pour un délit commis sur un « navire en mer et non dans un port, on applique la loi du pavillon », mais il considère seulement le fond du droit et non la compétence (36).

(30) LOMBOIS, Cl., *Dr. pénal international*, Paris, Dalloz, 1979, n° 357.

(31) Voy. les références citées *ibid.* et FOURNIER, *L'option de la victime d'une infraction en droit international et la loi applicable à l'action civile*, Nancy, thèse, 1976, pp. 101 ss., cité par HUET, A., « Compétence des tribunaux français à l'égard des litiges internationaux », *Juris-Classeur de droit international*, vol. 9, fasc. 581 B, § 44.

(32) Art. 635, 3° : « Les étrangers peuvent être assignés devant les tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger (...) si l'obligation qui sert de base à la demande est née, a été, ou doit être exécutée en Belgique ».

(33) Art. 5, 3° : « Le défendeur domicilié sur le territoire d'un Etat contractant peut être attrait dans un autre Etat contractant ... en matière délictuelle ou quasi délictuelle, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ».

(34) DAYANT, R., « sources extracontractuelles des obligations (D.I.P.) », in *Juris-Classeur de droit international*, vol. 7, fasc. 553, § 97.

(35) SMITH, *op. cit.*, pp. 150-153 (*supra*, n. 14).

(36) VANDER ELST, R., et WESER, M., *Dr. international privé belge et dr. conventionnel international*, Bruxelles, Bruylant, 1983, T. 1, p. 238. Cl. Lombois n'a aucun doute sur la compétence des juridictions pénales en vertu de la loi du pavillon, *op. cit.*, n° 287, mais il ne se prononce pas sur celle des juridictions civiles dans le cas d'un navire en haute mer. Nous avons vu cependant qu'il reconnaît leur compétence de manière générale dans les cas où la compétence pénale des juges existe *supra*, § 17 ; *a fortiori* devait-il en aller ainsi pour l'exercice d'une compétence civile sur un bien relevant de l'Etat du for.

19. Nous pensons cependant que la compétence des juridictions *civiles* belges pour les faits commis à bord de navires belges est à la fois une conséquence et une application logique de la loi du pavillon. D'une part, l'art. 5, § 1 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer prévoit que

« L'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon ».

La disposition ne parle pas du « domaine civil », mais son libellé (« notamment ») prouve qu'elle est exemptive.

D'autre part, l'application du droit belge aux navires battant pavillon belge est bien connue en Belgique. Dans le rapport fait au nom de la section centrale de la Chambre sur ce qu'allait devenir la loi du 20 janvier 1973 sur les lettres de mer (*M.B.*, 14 février), le rapporteur Van Iseghem écrivait :

« Un navire muni d'une lettre de mer étant considéré comme une partie détachée du territoire, il s'ensuit que les lois du pays sont en vigueur à son bord, non seulement lorsqu'il est en mer, mais encore lorsqu'il est en pays étranger » (37).

De manière analogue, on lit dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur qui est devenu la loi du 2 avril 1965 :

« L'individualisation du navire de mer se réalise d'abord par l'octroi d'un statut national à celui-ci. Ce statut indiquera ainsi la législation qui lui sera appliquée (...).

Ce procédé présente le grand avantage de voir le navire posséder la nationalité belge et par conséquent la législation nationale lui être applicable ... » (38).

La règle est d'ailleurs précisément énoncée à l'art. 10 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 nov. 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*M.B.*, 26-27 juillet) :

« Les rapports de droit qui se forment entre personnes se trouvant à bord d'un aéronef en vol sont réputés s'être formés sur le territoire du pays dont l'aéronef possède la nationalité, à moins que les intéressés ne soient convenus d'une loi déterminée (...).

20. Comme on le voit, dans l'hypothèse où les hommes du *Sirius* étaient montés à bord des navires belges en haute mer, il n'était pas très difficile d'établir la compétence du juge belge pour en connaître au plan civil.

Quid si les actions des hommes du *Sirius* se sont constamment déroulées à l'extérieur des navires belges ?

(37) Cité par LILAR, A. et VAN BOXUM, G., « La nationalité des navires et la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer » in *La Belgique et le droit de la mer*, Bruxelles, Ed. de l'Inst. de Sociol., 1969, p. 29.

(38) *D.P.*, Sénat, 336, 1963-1964, p. 5.

b. — *La compétence du juge pour les faits commis à l'extérieur des navires belges.*

21. Si au contraire, les hommes du *Sirius* n'ont commis aucun fait sur les navires belges en haute mer, mais se sont bornés à les harceler, notamment en coupant leur route et en plongeant devant eux, ils n'en ont pas moins violé

- sur un plan général, les lois de la liberté de navigation en haute mer (Convention de Genève de 1958, art. 2), à supposer qu'elles soient directement applicables aux individus ;
- plus concrètement et plus précisément, les dispositions du règlement international de 1977 pour prévenir les abordages en haute mer (Convention de Londres du 20 octobre 1972, Loi du 24 novembre 1975, *M.B.*, 12 juin 1976) (39).

Ceci ne signifie cependant pas nécessairement que le juge belge peut connaître de ces faits. Tout dépend de la manière dont on les considère.

22. D'un côté, on peut soutenir que le juge belge est incompétent pour connaître de ces faits, non sur base de l'art. 6, § 1 de la Convention de Genève de 1958 (*supra*, § 7) comme cela avait été soutenu par le juge des référés en première instance, mais sur base de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence *civile* en matière d'abordage (loi du 24 mars 1961, *M.B.*, 19 juillet), convention qui limite la compétence civile « au tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation » dès lors que l'abordage est survenu en dehors des ports et rades ou des eaux intérieures (art. 1^{er}).

Les faits en cause étaient survenus en haute mer et les défendeurs étaient néerlandais : le juge belge était donc incompétent.

Certes, dans cette affaire, il n'y avait pas d'abordage *stricto sensu*, mais les faits de harcèlement reprochés à Greenpeace pouvaient tomber sous le coup de l'art. 4 de la Convention qui prévoit :

« La présente Convention s'étend aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses et aux personnes se trouvant à bord, *alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage* » (nous soulignons).

Il est assez surprenant de constater qu'apparemment ni les conseils des parties, ni aucune des trois juridictions saisies n'aient parlé de cette disposition !

(39) L'art. 3 de la loi d'approbation prévoit des peines d'amende et de prison pour les contrevenants.

23. D'un autre côté, on peut considérer qu'en dépit de son caractère large, cette disposition ne visait pas ce genre de fait et que les juridictions belges étaient compétentes, soit parce que le fait produisait ses conséquences sur un navire belge (40), ce qui nous ramène au cas considéré plus haut, soit parce que, comme l'a dit subsidiairement la Cour d'Anvers, aucune règle interne ou internationale ne s'opposait à ce que le juge prit des sanctions civiles pour protéger les activités licites de ses ressortissants (*supra*, § 3, n. 6). De fait, c'est une thèse analogue que soutenait H. Rolin en 1961 (mais en matière pénale) dans son rapport sur l'approbation parlementaire des conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 précitées :

« Il n'est pas vrai qu'en consacrant le principe que 'dans le cas d'un abordage en haute mer, les officiers ne doivent répondre pénalement que devant les juridictions du pays dont leur navire porte le pavillon', la Convention entérine un corollaire 'de la conception de la haute mer libre où tous les États exercent des droits égaux et où nul ne revendique un droit de juridiction sur les sujets d'un autre État'. Car la liberté des mers fait seulement obstacle à ce que les navires de guerre ou de police d'un État usent de contrainte à l'égard d'un navire étranger en haute mer ; la compétence pénale des États pour actes commis hors de leur territoire est en principe réglée par la législation de chacun d'entre eux.

C'est une pétition de principe que d'affirmer qu'elle ne peut jamais s'exercer sur des sujets d'un autre État pour des actes survenus en haute mer !

C'est en ce sens que s'est prononcée la Cour Permanente dans l'arrêt du *Lotus* auquel l'exposé des motifs fait allusion.

Quoi qu'on pense de cette jurisprudence à laquelle la Convention nouvelle entend faire échec, il paraît certain que l'exercice de telle compétence pénale d'un État à l'égard de navires étrangers pour actes commis en haute mer contre ses ressortissants n'est pas plus contraire à la liberté des mers que n'est contraire à la souveraineté d'un État étranger la répression par nos tribunaux d'infractions commises hors de notre territoire » (41).

A partir de là, il suffisait de constater, comme l'écrit G. Starkle, que « le droit belge de l'astreinte (Code judiciaire, art. 1385*bis*) (n'est) soumis à aucune limite territoriale d'application » (42).

La thèse est séduisante, mais nous serons plus prudent. S'il est vrai que le droit belge de l'astreinte n'est pas limité territorialement, il demeure que la compétence du juge à la prononcer contre un étranger reste subordonnée aux conditions générales régissant la juridiction civile des tribunaux belges à l'égard des étrangers, à savoir *in casu*, l'art. 635, 3° du code judiciaire ou l'art. 5, 3° de la Convention de Bruxelles de 1968 précitée (*supra*, § 18), ce qui nous renvoie une fois de plus au point de savoir si la loi du pavillon permet d'assimiler fictivement le navire belge en haute mer à une parcelle de territoire belge, *quod est* à notre avis et pour les seuls besoins de la com-

(40) Cfr. Grde. inst., Paris, 18 avril 1969, *Guy c. Vesco*, R.C.D.I.P., 1971, pp. 281 ss. et note Bourel ; *Mines de potasse d'Alsace*, Arrêt 21/76, C.J.C.E., 30 nov. 1976, *Rec. 1976-8*, p. 1735 ; *J.D.I.*, 1977, p. 778, note Huet ; R.C.D.I.P. 1977, p. 563, note Bourel.

(41) *D.P.*, Sénat, 102, 1961-1962, pp. 12-13.

(42) *Loc. cit.*, p. 751.

pétence juridictionnelle. Le juge belge pouvait donc prononcer des astreintes à charge des défendeurs, et il n'était vraiment pas nécessaire de recourir à la notion, déplacée en l'espèce, de piraterie. Il suffisait, pour fonder la compétence des juridictions belges, de dire que les faits en cause, d'une part, n'étaient pas visés par la Convention de Bruxelles du 20 mai 1952, d'autre part, qu'ils produisaient leurs effets sur un navire belge soumis à la loi du pavillon.

*

* *

25. En conclusion, les décisions en cause prêtaient largement le flanc à la critique dans la mesure où pour établir leur compétence, les juges belges ont fait une application incorrecte des notions de « juridiction » (dans le droit de la mer) et de piraterie, alors qu'elles auraient pu se fonder — selon les circonstances de fait — soit sur la loi du pavillon, soit sur la théorie du résultat combinée avec la loi du pavillon (à condition d'interpréter restrictivement la convention de Bruxelles de 1952 précitée).

26. Cela étant, les arrêts d'appel et de cassation n'en restent pas moins intéressants à un double point de vue :

- la notion internationale de crime de piraterie est, pour la première fois, appliquée en droit belge ;
- on a implicitement déduit la compétence du juge civil de la compétence du juge pénal puisque la piraterie fonde une compétence « répressive » universelle et que c'est sur cette base que les juridictions civiles ont affirmé leur compétence.