

# LES ÉPAVES DE NAVIRES EN HAUTE MER ET LE DROIT INTERNATIONAL. LE CAS DU « MONT-LOUIS »

Guido STARKLE

ASSISTANT À LA FACULTÉ DE DROIT  
DE L'UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

## I. — INTRODUCTION

### 1. — *Les faits.*

1. C'est le samedi 25 août 1984, en début d'après-midi, qu'un ferry-boat ouest-allemand, avec 950 passagers à bord, — le « Olau Britania » (15.000 tonnes) — entra en collision au large des côtes belges, avec le cargo roulier français « Mont-Louis » (4.200 tonnes). Il fallut l'intervention des remorqueurs belges pour séparer les deux navires, accrochés l'un à l'autre. C'est ensuite de cette manœuvre qu'en soirée, le « Mont-Louis » coulait à 18 km au large d'Ostende, par 15 mètres de fond. Le ferry-boat ouest-allemand, peu endommagé, pouvait regagner son port d'attache (1).

Cet accident, banal dans « le couloir maritime le plus fréquenté du monde », et dont on pensait d'abord pouvoir se réjouir qu'il n'ait pas fait de victime, devait rapidement se présenter comme une possible catastrophe écologique. C'est en effet dès le lendemain que l'organisation écologiste « Greenpeace » annonçait que le « Mont-Louis » transportait à destination de l'U.R.S.S., une cargaison de produits nocifs destinés à la production de matières radioactives. L'information fut confirmée par un syndicat français des marins, qui révélait notamment que tous les hommes à bord étaient munis d'appareils de détection de radioactivité. Après avoir, en un premier temps, démenti l'information, l'armateur français — la Compagnie générale maritime (C.G.M.) — devait confirmer que le navire transportait 30 fûts de 15 tonnes chacun, contenant de l'hexafluorure d'uranium. L'information fit l'effet d'une bombe ; elle monopolisa l'attention de la population, de la presse et des autorités pendant de longues semaines.

L'hexafluorure d'uranium — produit gazeux radioactif destiné à la fabrication d'uranium enrichi — provenait de l'usine française de retraitement

(1) Voir Ch. ROUSSEAU, « Chronique des faits internationaux », *R.G.D.I.P.*, 1985, pp. 146-148. Le naufrage du cargo « Mont-Louis » occupa la manchette des journaux pendant plusieurs semaines. Nous basons nos informations essentiellement sur le journal « *Lloyd anversois* » et sur la chronologie des événements reprise dans le « *Topics Magazine* » du 24 octobre 1984.

de La Hague et avait été embarqué au Havre à destination de Riga pour être enrichi en U.R.S.S. Fabriqué par une société française avec des matières premières appartenant à une société belge d'électricité, il devait être restitué à celle-ci après son enrichissement en U.R.S.S., pour être réparti entre diverses centrales nucléaires belges (2).

Très tôt, le « Mont-Louis », coulé en dehors de la mer territoriale belge (3), était placé sous la surveillance de navires de la marine française, chargés d'effectuer les prélèvements d'eau qui permettraient de déceler une fuite éventuelle des containers. La Belgique, quant à elle, dépêcha sur les lieux le navire océanographique « Belgica ». On put ainsi se rendre compte que les fûts n'avaient pas subi de dommages.

Dès le lendemain de l'accident, les autorités belges demandèrent à la France — l'Etat français était un important actionnaire de C.G.M. — de procéder à l'enlèvement des fûts toxiques. La C.G.M. chargea une société belge, l'Union de remorquage et de sauvetage, et une société néerlandaise, la Smit Tak International, de récupérer la cargaison, soit les 30 fûts pleins, mais aussi 22 fûts vides, ainsi que du matériel divers destiné au gazoduc transsibérien. Les deux sociétés étaient également chargées de pomper le mazout contenu dans les soutes du « Mont-Louis ».

Tout de suite, les spécialistes se rendirent compte que le navire était irrémédiablement perdu. En effet, la récupération des fûts exigeait que le navire soit stabilisé ; or, pour en chasser l'air et pour faciliter les opérations, il fallait percer la coque qui affleurait à la surface de l'eau. Les travaux de récupération furent contrecarrés par le mauvais temps. Ils ne purent commencer que le 13 septembre pour se terminer après diverses péripéties, le 4 octobre. Les fûts et le matériel récupérés furent acheminés en deux fois, sur un ponton, vers le port de Dunkerque.

Le 10 septembre, le « Mont-Louis » se brisa en deux parties, excluant définitivement tout espoir de sauver l'épave, et libérant 450 tonnes de fuel qui allaient polluer plusieurs plages du littoral belge.

C'est très tôt après le naufrage, soit le mardi 28 août (4), que les autorités belges insistèrent auprès de la France pour que les voies navigables soient dégagées, c'est-à-dire pour que l'épave soit renflouée. Celle-ci constituait un obstacle à la navigation, d'autant plus dangereux qu'insoupçonné puisque des bancs de sable pouvaient se former autour. Quelques navires n'évitèrent d'ailleurs l'accident que de justesse. On apprenait le jeudi

(2) Sur tout ceci, voy. *Lloyd anversoïis*, 26-27 août 1984, pp. 1 et 2.

(3) La mer territoriale belge est encore toujours de 3 milles marins : voy. loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales (*Monit. b.*, 29 août), article 1<sup>er</sup> ; arrêté royal du 23 avril 1979 portant des mesures pour prévenir l'épuisement des réserves de poissons, de crustacés et de mollusques dans la zone de pêche de la Belgique (*Monit. b.*, 15 mai), l'article 1, 3 ; arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (*Monit. b.*, 1<sup>er</sup> septembre), article 2, § 1<sup>er</sup>.

(4) Voir *Lloyd anversoïis*, 29 août 1984, p. 2.

27 septembre (5) que le Premier ministre belge avait reçu de son homologue français la promesse verbale que l'épave serait évacuée. Le ministre belge des Communications ajoutait pour sa part que le gouvernement belge n'était pas dénué de moyens de pression. Le même ministre envoyait le 5 octobre une lettre à l'armateur français pour que celui-ci lui fasse connaître ses intentions à l'égard de l'épave (6).

La réponse vint le 16 octobre. L'armateur ne se considérait pas responsable du renflouement de l'épave du « Mont-Louis », coulé en haute mer. Il ajoutait qu'il ne s'opposerait pas à l'enlèvement de l'épave, et qu'il acceptait de participer financièrement aux frais dans la limite des fonds de garantie constitués en vertu des conventions maritimes internationales (7). Le ministre belge déplora à cette occasion l'attitude peu correcte du gouvernement et de l'armateur français, ainsi que « le non-respect des promesses faites au gouvernement belge en la matière ». Le 10 octobre, le secrétaire d'Etat français à la Mer aurait déclaré que le déplacement de l'épave était avant tout l'affaire de la Belgique, et qu'il n'existait aucun texte pour contraindre le pays dans lequel un navire est immatriculé, ou l'armateur, à se charger d'une épave coulée dans les eaux internationales.

2. Le gouvernement belge en a donc fait son deuil. Il est vrai également qu'il n'était guère désireux de créer un précédent qui se retournerait contre lui lorsque sombreraient des navires belges au large d'Etats étrangers. Il prendra donc en charge la facture du renflouement et du déplacement de l'épave du « Mont-Louis », facture estimée à environ 300 millions de francs belges. Les opérations qui dureront quelques mois ont commencé en juillet 1985.

Le gouvernement belge n'a néanmoins pas perdu l'espoir de réclamer le remboursement des frais. Il envisage également par ailleurs d'étendre sa mer territoriale à 12 milles marins.

## 2. — *Questions juridiques étudiées.*

3. L'incident du « Mont-Louis » pose divers problèmes. Il y a la très grave question du transport de matières dangereuses et de la protection de l'environnement marin. Il y a les nombreuses et importantes questions de droit maritime, qui déterminent les responsabilités dans l'abordage et le naufrage. Malgré leur grand intérêt, elles ne constituent pas l'objet de la présente étude.

Ce que nous entendons étudier est parfaitement illustré par cette phrase tirée d'un film canadien sur l'environnement : « As the ship goes down, flag State jurisdiction goes down with it. And it is left for others to clean

(5) Voir *Lloyd anversois*, 27 septembre 1984, p. 2.

(6) Voir *Lloyd anversois*, 10 octobre 1984, p. 1.

(7) Voir *Lloyd anversois*, 19/20 octobre 1984, pp. 1 et 2.

up the mess » (7bis). C'est en d'autres termes, la question que tout le monde posait au début de l'incident du « Mont-Louis » : un Etat peut-il ainsi abandonner, au large des côtes d'un autre Etat et en bordure de voies maritimes fréquentées, l'épave d'un navire battant son pavillon, lorsqu'elle constitue en haute mer, un obstacle à la navigation ? C'est un problème de droit international public de la mer. Les autorités françaises ont fermement déclaré — et les autorités belges semblent avoir accepté cette position — que l'Etat du pavillon n'a aucune obligation internationale relativement à l'épave d'un de ses navires en haute mer. On a même pu parler de « vide juridique ». Ce sont ces affirmations que nous entendons étudier au regard des principes du droit international de la mer.

Nous montrerons en conclusion (X) que si elles ne sont pas tout à fait fausses, ces affirmations peuvent à tout le moins être nuancées, et qu'il n'y a jamais à proprement parler, un vide juridique en droit de la mer. Après avoir vérifié qu'il n'y a effectivement aucun régime juridique des épaves maritimes organisé dans les conventions internationales (II), nous nous tournerons vers le droit international général de la mer, de façon à déterminer, à travers l'étude de divers domaines, les règles de base, les lignes de force qui paraîtraient pouvoir constituer l'armature d'un tel régime.

Nous rappellerons d'abord les principes fondamentaux de liberté de la haute mer et de juridiction exclusive de l'Etat du pavillon sur ses navires (III). Nous nous demanderons ensuite si cette juridiction de l'Etat du pavillon peut s'étendre aux épaves de navires (IV). Nous présenterons successivement les obligations de l'Etat du pavillon (V), le droit d'immersion en haute mer (VI), et le principe fondamental de l'utilisation raisonnable de la haute mer (VII). Nous évoquerons ensuite l'obligation de démonter les ouvrages et engins de toutes natures montés en haute mer (VIII). En toile de fond, il y aura toujours la question de savoir dans quelle mesure ces règles et principes peuvent s'appliquer aux épaves de navires.

La dernière section (IX) est consacrée aux droits et obligations que la Belgique aurait au titre d'Etat côtier le plus directement concerné par le naufrage du « Mont-Louis ». Sera notamment envisagée la question de la récupération des frais des opérations de renflouement.

## II. — LES ÉPAVES DANS LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

4. Du point de vue des questions de droit international public qui nous préoccupent, il est exact de prétendre, ainsi que le fit le gouvernement

(7bis) *Who owns the Sea?*, cité par C. A. FLEISCHER, « Pollution from Seaborne Sources », in R. CHURCHILL, K. R. SIMMONDS, J. WELCH, *New Directions in the Law of the Sea*, volume III, London-New York, 1973, pp. 78-102, p. 84.

et l'armateur français dans le cas du « Mont-Louis », qu'aucun texte de droit international ne les oblige à une action quelconque à l'égard de l'épave.

Ainsi, jamais les quatre conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer ne mentionnent-elles les épaves. Elles ne donnent aucune solution permettant de régler les questions pourtant courantes et très classiques, de savoir si la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon est maintenue sur l'épave du navire, ou si un navire de guerre qui a coulé conserve son immunité totale. La récente convention de Montego-Bay sur le droit de la mer, du 10 décembre 1982, n'envisage pas non plus ces questions. Un amendement proposé par l'U.R.S.S. à la III<sup>e</sup> Conférence sur le droit de la mer, a été rejeté, qui prévoyait que « the sunk ships and aircrafts, as well as their equipment and cargo on board may be salvaged only by the flag State or with the flag State's consent » (8).

5. La Convention de Montego-Bay établit un régime particulier, aux articles 149 et 303 (9), pour les objets archéologiques et historiques. Certaines épaves anciennes de navire paraissent bien pouvoir en relever. Mais la Convention, non encore en vigueur, se contente en définitive de prévoir, d'une part, une obligation de protection de ces biens et, d'autre part, une extension de la juridiction de l'Etat côtier à l'égard des objets archéologiques trouvés dans sa zone contiguë. Pour le reste, elle n'entend porter aucune atteinte aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et aux règles de droit maritime (10).

Par ailleurs, il est évident que toutes les épaves ne sont pas des épaves archéologiques et historiques. A. C. Arend souligne très justement (11) que ces dernières doivent être suffisamment anciennes de manière à ce que plus

(8) Cité par I. VON MÜNCH, « Schiffswracks Völkerrechtliche Probleme », *Archiv des Völkerrechts*, 20. Band, 1982, pp. 183-198, à la p. 189, note 25.

(9) Article 149 (objets archéologiques et historiques) : « Tous les objets de caractère archéologique et historique trouvés dans la Zone sont conservés ou cédés dans l'intérêt de l'humanité toute entière, compte tenu en particulier des droits préférentiels de l'Etat ou du pays d'origine, ou de l'Etat d'origine culturelle, ou encore de l'Etat d'origine historique ou archéologique » ; Article 303 (objets archéologiques et historiques découverts en mer) : « 1. Les Etats ont l'obligation de protéger les objets de caractère archéologique découverts en mer et coopèrent à cette fin. 2. Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut en faisant application de l'article 331 considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article. 3. Le présent article ne porte atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et autres règles du droit maritime, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels. 4. (...) ». Pour un commentaire de ces dispositions : I. VON MÜNCH, *op. cit.*, pp. 189-190 ; A. C. AREND, « Archaeological and Historical Objects : The International Legal Implications of UNCLOS III », *Virginia J.I.L.*, 1982, pp. 777-803 ; L. CAFLISCH, « Submarine Antiquities and the International Law of the Sea », *Netherlands Yearbook of International Law*, 1982, pp. 3-32.

(10) Pour une critique sévère de l'article 149 et sur le caractère difficilement conciliable des deux dispositions, voy. L. CAFLISCH, *op. cit.*, pp. 25 et sv.

(11) *Op. cit.*, p. 779, note 8.

personne ne puisse encore faire valoir un titre à leur égard (12). Sans entrer dans la controverse, nous pensons que les droits du propriétaire identifiable d'une épave de navire d'intérêt historique doivent être maintenus, sauf à chaque Etat à limiter ces droits par une législation protectrice du bien, dans l'intérêt de la culture et de « l'humanité ». De toutes manières, nous ne trouvons pas dans le régime des épaves maritimes d'intérêt archéologique et historique des règles qui soient valables pour toutes les épaves de navires.

Nous trouvons également mention des épaves de navires dans certaines conventions internationales relatives à l'immersion en mer. Mais celles-ci ne se préoccupent que d'assurer la préservation de l'environnement marin. Nous aurons l'occasion de les étudier d'un autre point de vue ultérieurement.

Plusieurs conventions de droit maritime concernent de près ou de loin le régime des épaves de navires, mais elles n'envisagent que des rapports de droit privé (13). Ce seront en dernière instance les conventions internationales, et les législations nationales, relatives à l'abordage en mer, et à la responsabilité du propriétaire de navire qui régleront l'incident du « Mont-Louis ». Mais elles ne sont d'aucune aide pour déterminer le contenu du droit international public.

Nous trouvons également mention des épaves de navires dans certaines conventions consulaires (14) ou certains traités de commerce et de navigation (15). Outre que ces conventions ne règlent que des problèmes mineurs, elles ne s'appliquent qu'aux eaux intérieures et à la mer territoriale des Etats contractants.

Enfin, et à titre purement anecdotique, mentionnons qu'il existe des conventions (16) qui assurent une protection de certaines épaves de navires de guerre, au titre de cimetière militaire.

(12) Voy. *infra* les prétentions des Pays-Bas à l'égard de vieux galions hollandais. Lors de la III<sup>e</sup> Conférence, certaines délégations avaient proposé que ces dispositions s'appliquent aux épaves de plus de 50 ans d'âge. B. H. OXMAN (« The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Ninth Session [1980] », *A.J.I.L.*, 1981, pp. 211-256, p. 241, note 152), propose les dates de 1453 (chute de Constantinople), et pour les Amériques, 1521 (chute de Tenochtitlan) ou 1533 (chute de Cuzco). L. C. Caffisch, pense, lui, qu'il peut s'agir d'objets relativement récents.

(13) Sur le sauvetage des épaves en droit maritime, voy. en droit belge G. BELLEJENS, *Encyclopédie du droit commercial belge*, 2<sup>e</sup> éd., t. IV, Le code maritime belge, Paris-Bruxelles, 1927; C. SMERSTERS et G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, tome III, 2<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 1938; R. DE SMET, *Droit maritime et droit fluvial belges*, tome II, Bruxelles, 1971. En droit français, voy. E. DU PONTAVICE, *Les épaves maritimes, aériennes et spatiales en droit français*, Paris, 1961; G. RIFERT, *Droit maritime*, tome III, 3<sup>e</sup> édition, Paris, 1930; M. DE JUGLART et J. VILLENFAU, *Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer*, Paris, 1962; R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime. Evénements de mer*, Paris, 1972; N. REUTER, *La notion d'assistance en mer*, Paris, 1975.

(14) Voy. par ex. la convention consulaire entre la France et les Etats-Unis, du 18 juillet 1966, *A.J.I.L.*, 1968, p. 551; la convention européenne sur les fonctions consulaires, du 11 décembre 1967.

(15) Voy. par ex., le traité de commerce, d'établissement et de navigation entre le Royaume-Uni et le Japon, du 14 novembre 1962, *A.J.I.L.*, 1964, p. 579.

(16) Citées par. I. VON MÜNCH, *op. cit.*, p. 192.

6. Si donc il ne se trouve rien concernant les épaves de navires dans les conventions existantes, un projet était par contre à l'étude au sein du Comité juridique de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (17). Nous disons « était » car il semble que ce projet ait été oublié au fond des tiroirs. On peut supposer que l'affaire du « Mont-Louis » lui redonnera de l'importance.

Ce projet, intitulé « projet d'articles de convention sur l'enlèvement des épaves et questions connexes », n'est censé s'appliquer qu'aux épaves de navires naufragés ou laissés à l'abandon en haute mer. Il prévoit une procédure de déclaration de naufrage et de localisation de l'épave (article III), ainsi qu'une procédure de détermination du danger réel, en fonction de la dimension de l'épave, de la profondeur de l'eau, de la proximité de routes maritimes, etc... (article IV). Pour ce qui est du problème qui nous préoccupe, c'est-à-dire de l'enlèvement de l'épave du navire lorsque le propriétaire n'y procède pas, le projet présente cinq alternatives : procède à l'enlèvement, soit toute Partie intéressée, soit la Partie la plus proche, soit l'État d'immatriculation, soit l'organisation régionale appropriée, soit une organisation internationale à déterminer (article VI). Dans sa rédaction de 1974, il ne prévoit néanmoins pas nettement qu'il y aurait une *obligation* d'enlèvement de l'épave dangereuse. Selon l'article VII du projet, la charge financière de la localisation et de l'enlèvement de l'épave incombe au propriétaire ou à « la personne à qui la faute est imputable », sous réserve le cas échéant de la limitation de responsabilité. Une partie des frais pourrait également être à charge de l'État dont les intérêts sont les plus directement menacés par l'épave (article VIII). Le projet prévoit encore la constitution d'un fonds commun auprès duquel les États pourraient se faire rembourser, ainsi que la constitution d'une garantie financière par le propriétaire d'un navire ou d'une installation immatriculés dans un État contractant. Rappelons que ce projet n'est qu'un simple instrument de travail, et qu'il présente trop de variantes — en fait, il les présente toutes — pour être réellement indicatif d'une quelconque tendance.

### III. — LA LIBERTÉ DE LA HAUTE MER ET LE PRINCIPE DE JURIDICTION EXCLUSIVE DE L'ÉTAT DU PAVILLON

7. Il est connu qu'une des règles de droit international la mieux établie est celle de la liberté de la haute mer (18). Même si le propos doit à notre

(17) IMCO, Comité juridique, doc. LEG XXIV/3, du 20 septembre 1974. Pour un exposé du projet, voy. W. RIPHAGEN, « Some Reflections on 'Functional Sovereignty' », *Netherlands Yearbook I.L.*, 1975, pp. 121-165, pp. 131-132. Une telle convention était déjà prônée par SPERL, H., « Internationale Bergeordnung, ein Rechtsproblem der Völker », *Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht*, 1919, pp. 231-245, p. 245.

(18) La Convention de Montego-Bay définit la haute mer, à l'article 86, comme étant « ... toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive,

époque être nuancé, on peut dire que le régime d'utilisation de la haute mer est avant tout un régime de liberté (19).

L'article 2, al. 1<sup>er</sup>, de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, pour l'essentiel déclaratoire de principes établis du droit international, selon les termes du préambule, prévoit :

« La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1<sup>o</sup> la liberté de la navigation ;
- 2<sup>o</sup> la liberté de la pêche ;
- 3<sup>o</sup> la liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins ;
- 4<sup>o</sup> la liberté de la survoler ».

Même si sur plusieurs points, la Convention de Montego-Bay apporte certaines précisions et certaines limitations au régime de liberté d'usage, celle-ci n'en demeure pas moins le principe fondamental. Son article 87, 1, ajoute aux quatre libertés classiques de 1958, la liberté de la recherche scientifique et la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international. La liste n'en est d'ailleurs pas exhaustive, ainsi qu'en témoigne l'emploi de l'adverbe « notamment ».

8. Selon les termes de Gidel (20), « la liberté de la haute mer, essentiellement négative, ne peut pas cependant ne pas comporter des conséquences positives. Dirigée contre l'exclusivité d'usage, elle se résout nécessairement en une idée d'égalité d'usage ... Tous les pavillons maritimes ont un droit égal à tirer de la haute mer les diverses utilités qu'elle peut comporter. Mais l'idée d'égalité d'usage ne vient qu'en second lieu. L'idée essentielle contenue dans le principe de liberté de la haute mer est l'idée d'interdiction d'interférence de tout pavillon dans la navigation en temps de paix de tout autre pavillon ». C'est en vertu du principe de liberté que l'article 4 de la Convention de Genève sur la haute mer prévoit que tous les Etats ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon. Le corollaire du principe est donné à l'article 6, 1 de la même Convention (21) : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par

la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel ... ».

(19) NGUYEN QUOC DINH, P. DAILLIER, A. PELLET, *Droit international public*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 1980, n° 532.

(20) Mémoire préparé par le Secrétariat (rédigé par GIDEL), Document A/CN. 4/32, *Yb. I.L.C.*, 1950, vol. II, pp. 67-113, p. 69.

(21) Voy. également l'article 92 de la Convention de Montego-Bay.

les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer ». Le principe de l'interdiction d'actes de juridiction quelconque sur des navires étrangers avait très tôt été formulé par la Cour permanente de justice internationale dans son arrêt *Lotus* du 7 novembre 1927 (22). La juridiction a pu être définie comme « the power of a sovereign to affect the rights of persons, whether by legislation, by executive decree, or by the judgement of a court » (23). Est ainsi interdit l'exercice d'actes coercitifs et d'une manière générale, toute ingérence à l'égard de navires étrangers (24). Le port valide d'un pavillon unique est ainsi une source de protection (25), alors que l'emploi de plusieurs pavillons ou l'absence de pavillon rend le navire vulnérable à toute intervention (26).

9. Le droit positif a très tôt reconnu des cas de juridiction concurrente limitée en haute mer ; mais ils restent graves et exceptionnels. C'est ce que prévoit l'article 22, I de la Convention de Genève sur la haute mer : « Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre, rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger, ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :

- a) que ledit navire se livre à la piraterie ; ou
- b) que le navire se livre à la traite des esclaves ; ou
- c) que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre ».

L'article 110 de la Convention de Montego-Bay ajoute à cette liste les cas d'émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer, et le cas du navire sans nationalité. En ces cas, mais en ces cas seulement, les navires de guerre de tout Etat ont non seulement le droit d'approche (27), mais

(22) Série A, n° 10, p. 25. Voy. également l'arrêt « Le *Louis* » rendu par la High Court of Admiralty en 1817, cité in L. C. GREEN, *International Law Through The Cases*, 3d ed., London New York, 1970, p. 495 : « In places where no local authority exists, where the subjects of all States meet upon a footing of entire equality and independence, no one State, or any of its subjects, has a right to assume or exercise authority over the subjects of another ».

(23) BEALE, « The Jurisdiction of a Sovereign State », *Harv. L.R.*, vol. 36 (1923), p. 241, cité par D. P. O'CONNEL, *International Law*, 2nd ed., vol. 2, London, 1970, p. 599.

(24) Ch. ROUSSEAU, *Droit international public*, tome IV, Paris, 1980, p. 261.

(25) J. C. COLOMBOS, *The International Law of the Sea*, 6th ed., London, 1967, § 311, parle même d'immunité (« is immune »).

(26) Voy. l'article 6, 2, de la Convention de Genève sur la haute mer ; J. C. COLOMBOS, *op. cit.*, p. 65, note 1 ; I. BROWNIE, *Principles of Public International Law*, 3th ed., Oxford, 1982, pp. 243 et 253. Les cas d'abus pourraient néanmoins faire l'objet d'une réclamation de la part de l'Etat de la nationalité du propriétaire : M. AKHURST, *A Modern Introduction to International Law*, 5th ed., London, 1984, p. 274.

(27) La terminologie utilisée par les auteurs est variable ; c'est un domaine où le droit international n'est pas clair. Le droit d'approche (enquête ou vérification du pavillon ; reconnaissance) serait toujours permis par le droit coutumier. Sur tout ceci, voy. I. BROWNIE, *op. cit.*, pp. 247 et sv. Pour les émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer, voy. article 109, 3 de la Convention de Montego-Bay.

aussi le droit de visite. C'est ce que prévoient les articles 22, 2 de la Convention de Genève et 110, 2 de la Convention de Montego-Bay, qui permettent au navire de guerre de procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut être procédé à un examen à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles. Soulignant par là même le caractère tout à fait exceptionnel du droit de visite, les deux conventions prévoient que si les soupçons ne sont pas fondés, et que le navire arraisonné n'a commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de tout dommage.

Comme autre cas de juridiction concurrente, on peut citer le droit de poursuite en haute mer, depuis la mer territoriale ou la zone économique exclusive (28).

Enfin, plusieurs conventions internationales prévoient des cas de juridiction concurrente qui permettent aux navires de guerre d'une Partie Contractante de contrôler l'attitude des navires d'une autre Partie (29).

10. Il est unanimement admis aujourd'hui que la compétence exclusive de l'Etat du pavillon se justifie non plus par l'idée de territorialité du navire, ainsi que le considérait encore erronément la Cour permanente de justice internationale dans l'arrêt *Lotus*, mais par la nationalité du navire. Selon les articles 5 de la Convention de 1958 et 91 de la Convention de 1982, chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires, ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Selon ces conventions, les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il est également requis qu'il y ait un lien substantiel entre l'Etat et le navire, qui se marque notamment dans l'exercice effectif de la juridiction et du contrôle dans les domaines technique, administratif et social. Chaque Etat délivre par ailleurs des documents afin de prouver le droit de battre son pavillon.

#### IV. — LA JURIDICTION EXCLUSIVE DE L'ÉTAT DU PAVILLON S'ÉTEND-ELLE AUX ÉPAVES DE SES NAVIRES COULÉS EN HAUTE MER ?

11. Le droit international ne donne aucune définition du navire. Certaines conventions énumèrent bien les engins auxquels elles s'appliquent, mais, outre le fait qu'il ne s'agit pas d'une définition, ceci ne fait que délimiter le champ d'application d'une convention particulière. La doctrine

(28) Article 23 de la Convention de Genève sur la haute mer ; article 111 de la Convention de Montego-Bay.

(29) Voy. ces conventions in Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », *R.B.D.I.*, 1975, pp. 56-102.

a beaucoup débattu de la question de la définition (30). Avec des nuances parfois très diverses, elle semble retenir les critères de flottabilité et de navigabilité. Certains auteurs excluent de la définition de navire les « épaves » en général (31). Gidel en exclut les navires abandonnés même en état de navigabilité (32), tandis que van der Mensbrugge y englobe les navires simplement échoués mais susceptibles d'être renfloués et réparés (33). Selon Meyers, le navire devient épave « when the ship ceases to be capable of maritime navigation, whether in tow or under its own power » (34).

Nous pensons néanmoins que la question de savoir si une épave de navire est encore ou non un navire n'est pas d'un grand intérêt en droit international public. La question qui importe est en effet celle de savoir si l'Etat du pavillon peut encore prétendre exercer sa juridiction sur l'épave, que celle-ci soit ou non encore un navire. Il n'est en effet évident *a priori* que parce qu'une épave ne serait plus un navire, elle ne serait plus soumise à la juridiction de l'Etat du pavillon. Peu importe donc, à notre sens, le débat sur ce qui est encore navire et ce qui ne l'est plus ; il importe seulement de vérifier si l'Etat du pavillon manifeste encore, après le naufrage, des prétentions à l'exercice de sa juridiction.

12. C'est d'une part ce que nous pensons pouvoir tirer comme enseignement de l'étude des prétentions des Etats sur leurs navires de guerre, ainsi que des prétentions des Pays-Bas sur de vieux galions hollandais (voir *infra*). C'est d'autre part qu'il nous paraît que le problème relève du droit interne. En effet, dès lors que c'est à chaque Etat à fixer les conditions auxquelles il accorde sa nationalité à des navires (selon l'article 5 de la Convention de Genève sur la haute mer), il faut bien en déduire que c'est à lui que revient le soin d'apprécier ce qui est « navire » et ce qui ne l'est pas. La définition du navire relève ainsi du droit national (35), et rien, en théorie, sauf cas flagrant d'abus de droit, ne saurait s'opposer à ce qu'un Etat considère

(30) G. GIDEL, *Le droit international public de la mer. Le temps de paix*, Tome 1, Paris, Sirey, 1932, pp. 64 et sv. ; Rapport de J. P. A. FRANÇOIS, Document A/CN.4/17, *Y.I.L.C.*, 1950, volume II, p. 38 ; H. MEYERS, *The Nationality of Ships*, The Hague, 1967, pp. 20 et sv. ; P. BONASSIES, « Problèmes relatifs à la loi du pavillon », *R.C.A.D.I.*, 1969, vol. 128, pp. 505-630 ; G. LAZARATOS, « The Definition of Ship in National and International Law », *Rev. hellén. D.I.*, 1969, pp. 67-99 ; Yves VAN DER MENSBRUGGE, « Réflexions sur la définition du navire dans le droit de la mer », in *Actualités du droit de la mer*, Colloque S.F.D.I. à Montpellier, Paris, 1973, pp. 62-75 ; N. PAPADAKIS, *International Legal Regime of Artificial Islands*, La Haye, 1977, pp. 97 et sv. ; NGUYEN QUOC DINH *et al.*, *op. cit.*, n° 510.

(31) M. R. SIMONNET, *La Convention sur la haute mer*, Paris, 1966, p. 53 ; Ch. ROUSSEAU, *op. cit.*, p. 237.

(32) *Op. cit.*, p. 71.

(33) *Op. cit.*, p. 65.

(34) *Op. cit.*, p. 20. Sur la distinction entre navire et épave, il est d'un grand intérêt de consulter la doctrine et la jurisprudence françaises de droit maritime : par exemple R. RODIÈRE, *op. cit.*, pp. 236-270 ; N. REUTER, *op. cit.*, p. 126 et sv. Voy. également Italy, Prize Tribunal, January 22, 1943 in *Annual Digest of Public International Law Cases*, 1943-1945, Case n° 184 et réf. citées.

(35) En ce sens, VAN DER MENSBRUGGE, *op. cit.*, p. 62 ; MEYERS, *op. cit.*, p. 23.

comme navire un « sabot » qui ne correspond plus à l'idée que, raisonnablement, on peut s'en faire (36). Maître de la définition et des conditions d'immatriculation du navire, chaque Etat l'est aussi de déterminer à partir de quand et à quelles conditions le navire perd sa nationalité et le droit de battre son pavillon (37). Une résolution de l'Institut de droit international, adoptée à la session de Venise en 1896, soulignait déjà que le droit d'accorder sa nationalité à un navire comporte le droit de la retirer (38).

13. C'est pour ces motifs qu'il nous paraît exact de prétendre que le naufrage du navire ne suffit pas comme tel à éteindre le pouvoir de juridiction de l'Etat du pavillon. C'est en ce sens que se prononce généralement la doctrine. Selon L. Oppenheim (39), « Goods and persons shipwrecked on the open sea do not thereby lose the protection of the flag State of the shipwrecked vessel ». C. J. Colombos partage cette opinion (40) : « The general rule governing wrecks on the high seas is that the shipwrecked persons and property do not thereby lose the protection of the flag-State of the shipwrecked vessel. *The matter is governed mainly by municipal law* ». Dans le même sens, nous pouvons encore citer J. H. W. Verzijl (41), dont l'opinion s'est formée sur base de la pratique des Etats relative aux épaves de navires de guerre, et S. Braekhus (42). L'opinion en sens contraire selon laquelle l'épave ne pouvant plus être qualifiée de navire, n'est plus soumise à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon, paraît isolée (43).

Une intéressante question est celle de savoir dans quelle mesure les droits de propriété subsistent après le naufrage. Depuis que, sous la pression de l'Eglise, il a été mis fin à l'antique *ius naufragii*, il est unanimement

(36) En ce sens, MEYERS, *ibidem*. Il faut également relever que la plupart des installations en haute mer — qui ne sont donc pas des navires proprement dit — n'en sont pas moins soumises à la juridiction exclusive de l'Etat dans lequel elles sont immatriculées : voy. article 209, 2 de la Convention de 1982 qui traite des obligations des Etats en matière de pollution du milieu marin « par des navires ou à partir d'installations, ouvrages ou autres engins, battant leur pavillon, immatriculés sur leur territoire ou relevant de leur autorité, selon le cas » ; voy. également l'article 262 qui prescrit le port de « marques d'identification indiquant l'Etat d'immatriculation » sur les installations de recherche scientifique en mer.

(37) En ce sens, M. R. SIMONNET, *op. cit.*, pp. 57-58 ; E. BÖHME, *Tanker-Umsfalle auf dem Hohen Meer*, Hamburg, 1970, pp. 22-27, cité par VAN DER MENSBRUGGHE, *op. cit.*, p. 66.

(38) Citée par M. R. SIMONNET, *op. cit.*, p. 57.

(39) *International Law. Peace*, volume 1, 7th ed., by LAUTERPACHT, London, 1952, § 271.

(40) *Op. cit.*, p. 310.

(41) *International Law in Historical Perspective*, Part IV, volume IV, Leyden, 1971, p. 85.

(42) *Salvage of Wrecks and Wreckage, Scandinavian Studies in Law*, 1976, pp. 39-68, p. 46 : « Yet today all civilized states regard it as axiomatic that the title to the ship and its cargo remains intact (...). Nor does it make any difference if the ship sinks — even if it goes down in such deep water that there seems to be no possibility of salvaging it in the foreseeable future ».

(43) L. CAFLISCH, *op. cit.*, pp. 24-25. W. RIPHAGEN paraît d'une opinion plus nuancée lorsqu'il écrit : « Turning now to *sunken ships* it is understandable that such 'objects' cannot simply retain indefinitely the status under international law of a ship, even though in several cases, such 'objects' have been salvaged, repaired and operated again as ships » (« Some reflections on 'functional sovereignty' », *Netherlands Yearbook I.L.*, 1975, pp. 121-165, p. 128).

admis que le naufrage du navire ne fait pas disparaître les droits de propriété. Selon Ch. Calvo (44), « les débris du navire et les marchandises naufragées n'appartiennent pas au premier occupant, à moins que les propriétaires n'aient expressément renoncé à leurs droits ». « Contrary to what was customary in former centuries, wrecks remain in principle the property of their owner, subject to a reward owing to those who should later succeed in salvaging them or raising them to the surface » (45). C'est ainsi qu'est universellement reconnue l'institution du sauvetage maritime (46).

Dans quelle mesure les problématiques de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon et de la propriété du navire et de sa cargaison sont-elles indépendantes l'une de l'autre? La liberté de la haute mer étant un droit des Etats — et dans une mesure mal définie, des organisations internationales — qui ne profite qu'indirectement aux personnes privées (47), est-il nécessaire qu'un rapport de droit public continue à sous-tendre et à justifier un rapport de droit privé?

Si, dans le cas de navires privés, on peut imaginer que se maintiennent des prétentions à la propriété de l'épave alors même que l'Etat du pavillon a renoncé à sa juridiction, il semble que propriété et juridiction sont, dans le cas de navires publics, indiscutablement liés.

Pratiquement, la juridiction de l'Etat du pavillon ne s'étend pas au-delà du moment de l'abandon de l'épave par le propriétaire. L'abandon exige, en plus de la perte de la possession, la volonté de renoncer à son droit de propriété et de laisser l'épave au premier occupant (*animus derelinquendi*) (48). I. von Münch estime qu'à l'égard des navires publics, il y a une présomption de non-abandon, alors qu'une telle volonté dans le cas de navires privés devrait être notifiée aux autres Etats (49).

La pratique internationale est, dans notre matière, essentiellement limitée aux revendications des Etats sur les épaves de leurs navires de guerre (2°) et aux prétentions des Pays-Bas sur de vieux galions hollandais (3°). Nous exposerons d'abord néanmoins le vieil arbitrage dans l'affaire du *Costa Rica Packet* (1°), traditionnellement présenté comme relatif aux épaves.

(44) *Dictionnaire de droit international public et privé*, Paris-Berlin, 1885, v° Epave, p. 298.

(45) J. H. W. VERZIJL, *op. cit.*, p. 85.

(46) Voy. la Convention du 23 septembre 1910 (II) pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes. Voy. également les auteurs cités en note 13 *supra*.

(47) B. CONFORTI, *Il regime giuridico dei mari*, Napoli, 1957, p. 52; G. SCHWARZENBERGER, *International Law*, vol. 1, *International Law as applied by International Courts and Tribunals*: 1, 3d ed., London, 1957, p. 345.

(48) Sur l'abandon, voy. e.a. S. BRAEKHUS, *op. cit.*, pp. 46 et sv.; E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 67.

(49) *Op. cit.*, pp. 196-197. Nous pensons personnellement qu'il y a une présomption de non-abandon également dans le cas de navires privés. Voy. également la thèse de L. GELBERG : « die auf Hoher See gesunkenen Güter nach einem gewissen Zeitablauf nach dem Untergang zur *res nullius* werden » (« Rechtsproblemen der Bergung auf Hoher See », *Jahrbuch für Internationales Recht*, 1971, p. 443).

1° *L'arbitrage du Costa Rica Packet.*

14. La doctrine évoque traditionnellement, à l'occasion de la présentation du régime juridique des épaves maritimes, la sentence arbitrale rendue en février 1897 par l'arbitre unique de Martens dans l'affaire du *Costa Rica Packet*.

Les faits étaient les suivants. Le baleinier britannique *Costa Rica Packet* trouva, en 1888, en pleine mer, un navire hollandais (une « pirogue » ou « prahou », navire destiné au cabotage) flottant à l'abandon. Le capitaine du baleinier se serait emparé de la cargaison du navire, et aurait sabordé celui-ci. Des poursuites pénales furent alors exercées contre lui devant des tribunaux des Indes néerlandaises au motif qu'il avait volé des marchandises au préjudice d'un armateur hollandais. Le gouvernement britannique contesta la compétence des autorités néerlandaises, et exigea réparation pour le tort causé à son ressortissant. Les deux Etats soumièrent le différend au Tzar, qui désigna de Martens comme arbitre. Sa sentence a été interprétée dans des sens très divers (50).

La Cour permanente de justice internationale, dans son arrêt *Lotus* (51), C. J. Colombos (52) et M. R. Simonnet (53) ont estimé que l'arbitre avait décidé que la « pirogue » flottant à l'abandon était une épave, susceptible d'appropriation par le premier occupant. Or, il ne fait aucun doute que l'arbitre ne s'est même pas posé la question de savoir si elle constituait un navire ou une épave puisqu'il continuait sa sentence en disant qu'il n'était pas prouvé qu'il s'agissait bien du navire appartenant à l'armateur hollandais (54). L'arbitre ne s'est nullement préoccupé d'un quelconque régime des épaves ; il a simplement opéré, au bénéfice de l'Etat du pavillon, une répartition des compétences pénales (55).

(50) Le texte de la sentence est reproduit in *R.G.D.I.P.*, 1897, p. 736, note 1. Le passage essentiel de la sentence est malheureusement mal reproduit et fait dire à l'arbitre exactement l'inverse de ce qu'il a voulu dire. Nous reproduisons l'extrait important pour notre propos, avec, entre parenthèses les mots manquants : « — qu'en haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon et, en conséquence, ne sont justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives ; (...) ; — attendu que la pirogue (prauw) flottant à l'abandon en mer et arrêtée en janvier 1888 par le sieur Carpenter, capitaine du *Costa Rica Packet*, fut saisie par celui-ci incontestablement en dehors de la mer territoriale des Indes néerlandaises ; — que l'appropriation de la cargaison de ladite pirogue par le sieur Carpenter, ayant eu lieu en pleine mer, n'était justiciable que (des tribunaux anglais, mais nullement), des tribunaux hollandais ». La partie correcte de la sentence est reproduite par G. REGELSPERGER, *L'affaire du Costa Rica Packet*, *R.G.D.I.P.*, 1897, pp. 735-745, p. 743.

(51) Série A, n° 10, p. 26.

(52) *Op. cit.*, p. 310.

(53) *Op. cit.*, p. 53. Voy. également P. REUTER, *Droit international public*, Paris, P.U.F., 3<sup>e</sup> éd., 1968, p. 182.

(54) GIDEL, *op. cit.*, p. 71 ; MEYERS, *op. cit.*, p. 20, note 2. VERZIJL voit dans la sentence une application correcte du principe de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon (*op. cit.*, p. 50).

(55) Voy. W. RIPHAGEN, *op. cit.*, p. 127. En cas de poursuites pénales ou disciplinaires contre un capitaine de navire, ensuite d'un incident de navigation, le droit international

2° *La pratique des Etats relative aux épaves de navires de guerre.*

15. Les navires de guerre se caractérisent par ceci qu'ils jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autre que l'Etat du pavillon (article 8 de la Convention de Genève et article 95 de la Convention de Montego-Bay) (56). Une seconde caractéristique est que ces navires sont propriétés d'Etat. C'est précisément cela qui paraît être mis en exergue dans la pratique de certains Etats et par quelques auteurs pour justifier les prétentions de l'Etat sur l'épave de son navire de guerre. Mais il paraît justifié d'y voir également le maintien de la juridiction de l'Etat du pavillon. L'attitude de celui-ci est pratiquement plus exacerbée à propos des épaves de navires militaires ; elle ne doit pas, au plan théorique, être différente pour les navires privés (57).

La pratique offre de nombreux exemples où l'Etat du pavillon maintient ses prétentions sur les épaves de ses navires de guerre.

16. En 1970, la Grande-Bretagne s'opposa au renflouement du porte-avions britannique *Ark Royal* (22.000 tonnes) coulé en 1941 par un sous-marin allemand au large de l'Espagne, au motif qu'il était la propriété du Ministère britannique de la Défense et que les droits de sauvetage n'avaient été concédés à personne (58). En 1980 éclatait un différend entre le Japon et l'U.R.S.S. à propos des droits sur l'épave du croiseur cuirassé russe *Amiral Nakhimov*, coulé durant la guerre de 1905 entre les deux Etats. Le gouvernement soviétique fit savoir qu'il réservait tous ses droits sur l'épave et qu'aucun travail ne pouvait être entrepris sur celle-ci sans son consentement (59). L'opération de récupération de la précieuse cargaison d'or du croiseur britannique *Edinburgh*, coulé en 1942 par un sous-marin allemand à la sortie du port russe de Mourmansk, prouve également, malgré la solution de compromis adoptée, que la Grande-Bretagne conservait ses droits sur l'épave (60). Toujours à propos de la Grande-Bretagne, on apprend que ce pays entend conserver ses droits sur les tours et fortins

donne compétence aux seules autorités de l'Etat du pavillon ou de l'Etat dont le capitaine a la nationalité (article 11, 1 de la Convention de Genève de 1958).

(56) Il est beaucoup plus remarquable que cette immunité leur reste attachée dans les zones de juridiction ou de souveraineté des Etats côtiers : voy. article 23 de la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë.

(57) En ce sens, VERZIJL, *op. cit.*, p. 86, et I. VON MÜNCH, *op. cit.*, 196.

(58) Ch. ROUSSEAU, « Chronique des faits internationaux », *R.G.D.I.P.*, 1971, pp. 173-174.

(59) Ch. ROUSSEAU, *op. cit.*, 1971, pp. 406-409. Ce cas fut finalement résolu au bénéfice du Japon par application de la théorie du butin de guerre.

(60) Ch. ROUSSEAU, *op. cit.*, 1981, pp. 899-900 ; QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer », *A.F.D.I.*, 1980, p. 680, note 2. La société britannique de renflouement obtint 45 % de la valeur de la cargaison, le reste se partageant entre les deux gouvernements dans la proportion de 2/3 pour l'U.R.S.S. et de 1/3 pour la Grande-Bretagne. L'épave elle-même ne pouvait être renflouée au motif qu'elle avait été déclarée « tombe de guerre » par les autorités britanniques.

militaires construits en haute mer durant la seconde guerre mondiale (61), ainsi que sur ses navires de guerre vieux de 250 ans (62).

La pratique américaine est dans le même sens. Elle a pu être exposée par le Secrétaire d'Etat américain Rusk en 1965, à propos du relèvement d'un navire américain coulé à Port of Spain : « ...where ownership to vessels or cargoes resided in U.S. Government at time of sinking, the U.S. retains title thereto subject to explicit transfer or abandonment. In the absence of transfer or abandonment of U.S. interests, therefore, salvage of such cargoes or hulks requires U.S. consent » (63). Déjà en 1938, les Etats-Unis avaient refusé au Japon le droit de renflouer leur navire de guerre *USS Pannay*, coulé accidentellement — le Japon n'était en guerre qu'avec la Chine — lors d'une attaque japonaise sur la rivière Yangtse. Le Japon prétendait que le paiement d'une indemnité de réparation lui avait transféré la propriété de l'épave. Les Etats-Unis rejetèrent cette argumentation au motif qu'il n'y avait « no authority in law for acceding in any case to such a request » (64). Commentant cette affaire, F. A. Eustis a pu résumer la pratique des Etats-Unis en écrivant : « While the refusal was couched in negative terms, it at least suggests that the United States claims the right to dictate the final physical disposition of the wreck of one of its warships » (65). La position américaine paraît être identique dans le cas de navires militaires coulés dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un autre Etat (66). La conception américaine a encore été exposée par l'United States Navy, de la manière suivante : « ... the United States Government does not lose its right, title, or interests of ownership in a sunken naval vessel, either inside or *outside* U.S. territorial waters, unless a formal abandonment of the vessel has been made by the Secretary of the Navy. Regardless of the passage of time, the U.S. Government's ownership, and their contents, remains unimpaired until such a formal abandonment has been made » (67). Dans un litige porté devant une juridiction américaine à propos des droits sur l'épave d'un navire de guerre, le Secrétaire de la Navy envoya un télégramme à la Cour, exprimant clairement la volonté des Etats-Unis d'abandonner cette épave (68).

(61) D. W. BOWETT, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1967, p. 55, note 1.

(62) VERZIJL, *op. cit.*, p. 86.

(63) WHITEMAN, *Digest of International Law*, volume 9, 1968, p. 221.

(64) WHITEMAN, *ibidem*, pp. 221-222. Il est intéressant de noter que dans cette affaire, l'attitude des Etats-Unis était différente pour le navire de guerre *USS Pannay* et pour les quatre navires privés américains coulés lors de la même attaque. Ils autorisèrent, en effet, le Japon à renflouer ces navires, à la condition que les propriétaires puissent récupérer tous les documents du bord.

(65) « The *Glomar Explorer* Incident : Implications for the Law of Salvage », *Virginia J.I.L.*, 1975-1976, pp. 177-185, p. 181.

(66) Les Américains refusèrent d'autoriser l'Australie à renflouer un de leurs sous-marins coulé dans le port de Sydney durant la guerre : voy. M. C. COLLINS, « The Salvage of Sunken Military Vessels », *The International Lawyer*, volume 10, 1976, pp. 681-700, p. 694, note 10.

(67) Cité par M. C. COLLINS, *op. cit.*, p. 693.

(68) Cité par F. A. EUSTIS, *op. cit.*, p. 183, note 46.

En 1971, les Etats-Unis interdirent à une équipe de plongeurs de récupérer un sous-marin allemand coulé dans le Golfe du Mexique, en dehors des eaux territoriales américaines (69).

Malgré leur position en la matière, les Etats-Unis tentèrent de récupérer en 1975 l'épave d'un sous-marin nucléaire soviétique coulé en 1968 au large d'Hawaii, par 17.000 pieds de profondeur. L'entreprise avait été menée secrètement par la C.I.A., sous le nom de code de « projet Jennifer » à partir du navire de recherche « *Glomar Explorer* », spécialement conçu pour ces opérations. La tentative se solda par un échec. Elle fut généralement critiquée en doctrine (70).

Celle-ci souligne d'une part que l'opération était en contradiction avec les conceptions américaines et soviétiques du sauvetage des épaves de navires militaires. Elle rappelle d'autre part que le tout fut mené secrètement sous le couvert de recherches scientifiques. Quéneudec estime que l'immunité complète de juridiction dont jouissent les navires de guerre — qui « englobe, en raison de son caractère absolu, tous les actes matériels qu'un Etat étranger prétendrait accomplir » — continue de les couvrir même après un naufrage (71). Il considère également qu'en tant que propriété d'Etat de l'U.R.S.S., « le navire était insusceptible de faire l'objet d'un transfert de propriété tant qu'il n'avait pas été expressément abandonné par l'Etat du pavillon » (72). G. Ress écrit, « Die blosse Bergung dieses in internationalen Gewässern liegenden U-Bootes konnte die UdSSR auf Grund des geltenden Völkerrechts den Vereinigten Staaten nicht verwehren. Allenfalls hätte die UdSSR auf Grund fortbestehenden Besitzes die Hebung untersagen können » (73).

17. Plusieurs décisions nationales ont également pris parti pour le maintien de la juridiction de l'Etat du pavillon sur un navire de guerre naufragé. A propos d'un sous-marin allemand coulé en 1944 dans le détroit de Malacca, la Haute Cour de Singapour décida en 1974 : « ... when the U859 was torpedoed by the British submarine there was no abandonment by the commander and crew of the U859 to make it *res derelicta* as the commander and the crew did not form or had the intention to abandon the submarine. In my view the U859 (including its cargo) is not derelict in the legal sense of the term » (74). Une affaire semblable avait été soumise, en 1970, à la

(69) M. C. COLLINS, *op. cit.*, p. 696.

(70) A. P. RUBIN, « Sunken Soviet Submarines and Central Intelligence ; Law of Property and the Agency », *A.J.I.L.*, 1976, pp. 855-858, p. 857 ; M. C. COLLINS, *op. cit.*, 697 ; F. A. EUSTIS, *op. cit.*, p. 184.

(71) « Chronique de droit de la mer », *A.F.D.I.*, 1977, p. 735.

(72) *Ibidem*, p. 734.

(73) « Die bergung kriegsversenkter Schiffe im Lichte der Rechtslage Deutschlands », *ZaöRV*, 1976, pp. 364-374, p. 366, note 3.

(74) Singapore, High Court, *Simon v. Taylor*, 24 octobre 1974, *International Law Reports*, vol. 56, 1980, pp. 40-47, p. 46. Cet arrêt est commenté par G. RESS, *op. cit.*, qui critique le choix de la *lex fori* plutôt que de la loi du pavillon pour la détermination des conditions d'abandon (note 4).

Cour Suprême de Norvège, à propos des droits sur l'épave d'un sous-marin allemand coulé durant la première guerre mondiale dans les eaux norvégiennes (75). Elle aussi considéra que l'Etat allemand n'avait pas cessé d'être le propriétaire du sous-marin, ainsi d'ailleurs qu'il l'avait lui-même revendiqué en 1923.

3° *Les prétentions des Pays-Bas concernant certains vieux vaisseaux hollandais.*

18. Nous avons déjà signalé les prétentions de la Grande-Bretagne sur ses vieux navires de guerre (voir *supra*). Les Pays-Bas ont des prétentions semblables sur les anciens galions hollandais qui ont fait naufrage un peu partout à travers le monde (76). Ces prétentions concernaient les galions ayant appartenu à la V.O.C. (Vereenigte Oost-Indische Compagnie). Cette société fit faillite en 1798, et toutes ses propriétés furent transmises au gouvernement hollandais. Se présentant comme le successeur universel de cette compagnie, les Pays-Bas revendiquèrent des droits sur les navires de celle-ci et leur cargaison (souvent très précieuse). Cette argumentation ne semble pas avoir sérieusement été contestée. Ainsi le titre du gouvernement hollandais fut-il reconnu sur l'*Amsterdam*, coulé au large des côtes anglaises en 1749, et sur le *Hollandia*, coulé à proximité des îles Scilly en 1743 et retrouvé en 1971. Dans le cas de ce dernier, les Pays-Bas reçurent 25 % de la valeur de la cargaison. Un autre compromis ne leur accorda que 10 % de la cargaison, dans le litige qui les opposait au gouvernement norvégien à propos de l'épave du *Akerendam*, naufragé en 1725 près des côtes norvégiennes.

De très nombreuses épaves de galions hollandais sont coulées à proximité de l'Australie, qui suscitèrent de multiples différends entre cet Etat et les Pays-Bas. Les deux Etats conclurent, en 1972, une convention concernant ces vieux navires hollandais naufragés par laquelle les Pays-Bas transfèrent « all its right, title and interest in and to wrecked vessels of the V.O.C. lying on or off the coast of the State of Western Australia and in and to any articles thereof to Australia » (77). Cet accord reconnaît également que les Pays-Bas « has a continuing interest, particularly for historical and other cultural purposes, in articles recovered from any of the vessels ». La Convention prévoit la mise sur pied d'un Comité chargé d'adopter les règles de répartition des biens retirés des épaves.

Pour particulière qu'elle soit, cette pratique met en évidence que la propriété d'une épave ainsi que la juridiction de l'Etat de pavillon sur

(75) Voy. S. BRAEKHUS, *op. cit.*, pp. 53 et sv.

(76) Voy. S. BRAEKHUS, *op. cit.*, qui y consacre tout son article ; voy. également L. V. PROTTE et P. J. O'KEEFE, « International Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage », *R.B.D.I.*, 1978-1979, pp. 85-103, aux pages 95 et sv.

(77) PROTTE et O'KEEFE, *op. cit.*, p. 96. Sur cet accord, voy. également R. D. LUMB, « Australia and the Law of the Sea : Recent Developments », *I.C.L.Q.*, 1980, pp. 161-165, pp. 162 et sv.

celle-ci ne paraissent guère sérieusement contestées, alors même que pendant des centaines d'années cet Etat n'aurait jamais rien tenté pour récupérer son navire et la cargaison.

#### V. — LES OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DU PAVILLON

19. Si le principe de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon comporte essentiellement des droits au bénéfice de celui-ci, il n'en comporte pas moins également des obligations. « Il est aussi une source de devoirs imposés à l'Etat par la communauté internationale comme conséquence de ce qu'il est vis-à-vis des Etats tiers responsable des navires qu'il a autorisés à battre son pavillon » (78).

Ces devoirs sont liés « à la nécessité de ne pas compromettre l'usage paisible des espaces maritimes » (79) et à l'obligation de préservation de ces espaces de toute pollution : il y va d'une participation obligatoire au maintien de l'ordre public international des océans (80).

L'article 10 de la Convention de Genève sur la haute mer, complété et précisé par les articles 94 et 211 de la Convention de Montego-Bay, prévoit que tout « Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer ». Ces mesures concernent des domaines pour lesquels existent de nombreuses conventions, et qui sont notamment l'emploi des signaux, l'entretien des communications, la prévention des abordages, la construction du navire et son aptitude à tenir la mer, etc...

Il est évident que la plupart de ces obligations cessent dès que le navire fait naufrage. On pourrait néanmoins très bien comprendre que le naufrage ne supprime pas le devoir d'assurer raisonnablement la sécurité de la navigation maritime. Si des droits peuvent être maintenus sur le navire et sa cargaison après le naufrage, pourquoi pas une obligation ? S'il revient à l'Etat du pavillon de déterminer le moment à partir duquel cesse sa juridiction, ne pourrait-on pas parler d'abus de ce droit dès lors que l'épave abandonnée constituerait un grave danger pour la navigation ou l'environnement marin (81) ?

(78) SIMONNET, *op. cit.*, p. 81.

(79) GIDEL, *op. cit.*, p. 80.

(80) MEYERS, *op. cit.*, p. 112 : « From the connection between rights and duties and from the necessity of maintaining international public order at sea results the duty of the flag state to maintain such order ... The way in which it wishes to fulfil that duty is its own affairs ». Voy. également N. SINGH, *Maritime Flag and International Law*, Leyden, 1978, p. 30 ; S. BRAEKHUS, « Choice of Law Problems in International Shipping (Recent Developments) », *R.C.A.D.I.*, 1979-III, pp. 251-338, p. 282.

(81) Que l'on ne se méprenne pas. Nous ne prétendons pas que tel est le droit positif. Nous entendons simplement souligner que les questions sont plus délicates qu'il n'y paraît. Si des obligations devaient exister à l'égard d'une épave dangereuse de navire, elles pourraient ne consister, par exemple qu'en un éclairage et un balisage, ou une mesure de publicité (Voy. H. SCHWARZKOPF, *Staatliche Informationspflichten im Seerecht*, Schriften zum Völkerrecht, Band 43, Berlin, 1975, p. 58 notamment ; ROUSSEAU, *Droit international public*, tome IV, Paris, 1980, p. 242).

## VI. — LE DROIT D'IMMERSION EN HAUTE MER

20. Le droit international n'interdit aucunement d'abandonner des épaves en haute mer. Outre que personne ne songe à la constester, cette pratique est validée par l'existence d'une liberté d'immersion en haute mer.

Ni la Convention de Genève, ni la Convention de Montego-Bay ne présentent une liste exhaustive des libertés dont les États jouissent en haute mer. Ainsi certains usages de la mer sont-ils reconnus parfaitement licites par le droit coutumier alors même qu'aucun texte ne les prévoit : ce sont par exemple les manœuvres militaires en haute mer ou le percement de tunnels sous-marins (82), ou encore le droit de produire de l'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents (83), et le droit de mariculture (84).

Il n'est guère douteux non plus qu'existe un droit d'immersion en haute mer (85). Ce problème n'a jamais été envisagé que sous l'angle de la pollution que les objets immergés pouvaient occasionner. Ainsi l'article 25 de la Convention de Genève sur la haute mer prévoit-il l'obligation pour tout État de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs. Les articles 210 et 216 de la Convention de Montego-Bay autorisent clairement les États à procéder à des immersions, mais ne leur assignent comme seule obligation que celle de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Dans la définition que cette convention donne de l'immersion, à l'article 1<sup>er</sup>, sont compris les sabordages en mer « de navires, aéronefs, plates-formes et autres ouvrages ». Cette définition, englobant les épaves de navires, se trouvait déjà dans de nombreuses conventions internationales relatives à la prévention de la pollution marine par des opérations d'immersion (86).

Tous ces textes prouvent qu'il existe, sauf là où une convention l'interdit (en mer Baltique ou en mer Méditerranée), une liberté d'immersion en

(82) Voy. Ch. ROUSSEAU, *Droit international public*, tome 4, Paris, 1980, nos 253 et 267.

(83) Voy. article 56, 1, a) de la Convention de Montego-Bay.

(84) J. OWENS SMITH, D L. MARSHALL, « Mariculture: A New Ocean Use », *Georgia J.I.C.L.*, 1974, pp. 307 et sv.

(85) M. S. Mc DOUGAL, W. T. BURKE, *The Public Order of the Oceans. A Contemporary International Law of the Sea*, Yale University Press, 1962, pp. 791 et 852 ; A. FLEISCHER, « Pollution from Seaborne Sources », in R. CHURCHILL, K. R. SIMMONDS, J. WELCH, *New Directions in the Law of the Sea*, Collected papers-volume 3, London-New York, 1973, pp. 78-102, p. 83. Cet auteur souligne que le droit d'immersion n'est pas le droit de polluer. Voy. également V. S. MANI, « Ocean Dumping of Radioactive Wastes : Law and Politics », *Indian J.I.L.*, 1984, pp. 224-244 ; G. SCHWARZENBERGER, *A Manual of International Law*, 5th ed., London, 1967, p. 134.

(86) Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (article 3, 1, a), ii) ; Convention d'Oslo du 15 février 1972 pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (article 19, 1) ; Convention d'Helsinki du 22 mars 1974 pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (article 3, a) ii) ; Protocole additionnel de la Convention de Barcelone du 16 février 1976 relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (article 3, 3, b).

haute mer, s'appliquant notamment aux épaves de navires. Cette liberté est soumise à des conditions préventives de la pollution; le droit d'abandon des épaves de navires en haute mer doit donc également être soumis, par analogie, à l'obligation de prendre des précautions relatives à la menace de pollution. Enfin, l'on ne comprendrait pas que le droit d'immerger des engins en haute mer, tels des épaves de navires, ne soit pas soumis à une obligation de ne pas entraver la navigation maritime.

## VII. — L'UTILISATION RAISONNABLE DE LA HAUTE MER

21. La liberté n'étant pas la licence (87), il ne pouvait être question de voir dans la liberté de la haute mer une liberté absolue. L'article 2, 2 de la Convention de Genève sur la haute mer prévoit que : « Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats » (88).

L'obligation de tenir raisonnablement compte des droits d'autrui correspond à l'obligation de ne pas utiliser abusivement ses droits, ce qui est un principe général de droit (89).

Devant la Commission du droit international chargée en 1950 de rédiger un projet de convention sur le droit de la mer était en jeu notamment l'importante question de la licéité d'une forme très particulière de recherches scientifiques : les expérimentations nucléaires en mer, aujourd'hui prohibées par le traité de Moscou de 1963 interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau. Certains auteurs condamnaient ces expériences comme étant incompatibles avec la liberté de la haute mer, parce qu'elles aboutissaient à interdire de vastes zones à la navigation et à la pêche (90). D'autres auteurs, au contraire, défendaient la thèse de leur licéité. C'est l'un d'entre eux — Mc Dougal — qui prôna la référence au critère du caractère raisonnable de l'acte considéré pour juger de sa licéité : « What is most relevant in prior prescriptions from the regime of the high seas (...) is simply the test of reasonableness — the test by which the decision — makers have in modern times adjudicated

(87) P. FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, tome 1, 2<sup>e</sup> partie, Paris, 1925, p. 486.

(88) L'article 87, 2, de la Convention de Montego-Bay prescrit de tenir « dûment compte » de l'intérêt des autres Etats.

(89) D. P. O'CONNEL, *op. cit.*, p. 645; NGUYEN QUOC DINH *et al.*, *op. cit.*, n° 260. MEYERS rappelle à cette occasion l'ancien adage « *sic utere tuo ut non alienum laedas* », *op. cit.*, p. 110.

(90) E. MARGOLIS, « The Hydrogen Bomb Experiments and International Law », *Yale Law Journal*, 1955, pp. 629-647; G. GIDEL, « Explosions nucléaires expérimentales et liberté de la haute mer », in *Grundprobleme des Internationalen Rechts : Festschrift für Jean Spiropoulos*, 1957, pp. 173 et sv.

all controversies involving conflicts between claims to navigation and fishing and other claims » (91).

Le rapporteur spécial de la Commission du droit international J. P. A. François, proposa la déclaration de principe suivante : « La liberté de la haute mer ne comporte pas le droit de faire usage de la haute mer d'une façon qui empêche d'autres Etats d'une manière injustifiable de profiter de cette liberté » (92). Mais la Commission n'a pas suivi son rapporteur puisque dans son projet final de convention transmis à l'Assemblée générale des Nations Unies, l'article 27 relatif à la liberté de la haute mer ne comportait aucune limitation à l'exercice de celle-ci. C'est dans le commentaire qui accompagnait le projet que la Commission écrivait que : « Les Etats sont tenus de *s'abstenir de tous actes susceptibles de porter préjudice* à l'usage de la haute mer par les nationaux d'autres Etats » (93). Elle estimait en outre qu'il s'agissait là d'un principe général. L'expression utilisée dans le commentaire avait pourtant été critiquée par J. P. A. François au motif que « certaines activités, qui risquent pourtant d'avoir des effets préjudiciables pour d'autres Etats, peuvent se justifier » (94). La Conférence internationale sur le droit de la mer adopta finalement le critère de l'utilisation raisonnable.

22. Ce critère est très fréquemment utilisé en droit international (95). L'obligation d'user de son droit en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la haute mer présente pour les autres Etats s'applique à l'exercice de toutes les libertés de la mer. Mais bien que l'on ait souvent tenu en doctrine à souligner qu'il n'y a pas de hiérarchie entre les libertés de la mer (96) et que la liberté de navigation n'est pas absolue (97), nous trouvons dans plusieurs domaines du droit de la mer l'exigence de ne pas créer une gêne injustifiable à la navigation.

Pour établir le caractère raisonnable des expérimentations nucléaires en mer, D. W. Bowett (98) a proposé de prendre en compte « the necessity for use of the High Seas (...), the reasonableness of the notice given, the degree of use of the area for purposes such as navigation, fishing and

(91) M. S. Mc DOUGAL, « The Hydrogen Bomb Tests and the International Law of the Sea », *A.J.I.L.*, 1955, pp. 356-361, p. 361 ; M. S. Mc DOUGAL, N. A. SOHLEI, « The Hydrogen Bomb Tests in Perspective : Lawful Measures for Security », *Yale Law Journal*, 1955, pp. 648-710 ; M. S. Mc DOUGAL, W. T. BURKE, *op. cit.*, pp. 761 à 778.

(92) Rapport de J. P. A. FRANÇOIS, *A.C.D.I.*, 1956, vol. II, p. 10, § 52.

(93) *Ibidem*, p. 278.

(94) *Ibidem*, p. 36, § 15.

(95) J. J. A. SALMON, « Le concept de raisonnable en droit international public », in *Mélanges Paul Reuter*, Paris, 1981, pp. 447-478.

(96) T. G. KRONMILLER, *The Lawfulness of Deep Seaked Mining*, volume 1, Oceana Publications, 1980, pp. 416 et 431 ; W. E. BUTLER, « The Freedom of Navigation under International Law », *Georgia J.I.C.L.*, 1976, pp. 107-118, p. 108 ; M. S. Mc DOUGAL, W. T. BURKE, *op. cit.*, p. 768.

(97) M. S. Mc DOUGAL, W. T. BURKE, *op. cit.*, p. 773.

(98) *Op. cit.*, pp. 49-50.

overflight, the size of the area, the duration of testing, and above all the precautions taken to ensure that there is no immediate or even long-term harm to persons and property ». Très importante pour leur validité serait l'exigence de ne pas situer l'obstacle sur des voies maritimes importantes (99).

23. Lorsqu'un Etat désire poser des câbles et pipe-lines sous-marins, il a l'obligation de tenir « dûment compte » des câbles et pipe-lines déjà installés et notamment de ne pas entraver la possibilité de les réparer (article 26 de la Convention de Genève et article 79, 5 de la Convention de Montego-Bay). La Commission du droit international affirmait par ailleurs qu'il « est évident (sic) que les câbles et pipe-lines ne doivent pas être posés de manière à entraver la navigation » (99bis).

24. Le droit international pose des exigences analogues à propos de l'installation d'îles artificielles et autres engins destinés à l'exploration et à l'exploitation du plateau continental et de la zone économique exclusive (100).

L'article 5, 1 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental prévoit que « (l)' exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles *ne doivent pas avoir pour effet de gêner d'une manière injustifiable* la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni de gêner les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques (...) ». Nous trouvons des dispositions semblables dans la Convention de Montego-Bay (101).

La Commission du droit international donnait de cet article le commentaire suivant, dont l'intérêt nous paraît justifier qu'on le reprenne *in extenso* (102) : « On remarquera (...) que cet article interdit non pas toute entrave quelconque, mais seulement les entraves injustifiables (...). Le développement progressif du droit international qui s'accomplit dans le cadre de règles établies impose souvent de modifier ces règles pour tenir compte d'intérêts ou de besoins nouveaux. L'ampleur de ces modifications est nécessairement *fonction de l'importance relative des besoins et des intérêts*

(99) MO DOUGAL, BURKE, *op. cit.*, p. 772.

(99bis) *Op. cit.*, p. 294.

(100) Dès lors que « les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes » (article 78, 1), et que la liberté de navigation est préservée dans la zone économique exclusive (article 58, 1), ce qui, dans la Convention de Montego-Bay, s'applique aux îles artificielles et engins installés dans ces zones, doit *a fortiori* s'appliquer en haute mer au-delà des limites de la juridiction nationale.

(101) Article 56, 2 : « Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'Etat côtier *tient dûment compte* des droits et obligations des autres Etats et *agit d'une manière compatible* avec la convention » ; article 78, 2 : « L'exercice par l'Etat côtier de ses droits sur le plateau continental ne doit pas porter atteinte à la navigation ou aux autres droits et libertés reconnus aux autres Etats par la Convention, ni en gêner l'exercice de manière injustifiable ».

(102) Rapport de la Commission à l'Assemblée générale, A.C.D.I., 1956, volume II, p. 300.

*en cause*. Par conséquent, en stipulant que l'exploration et l'exploitation du plateau continental ne doivent jamais avoir pour conséquence de gêner en quoi que ce soit la navigation et la pêche, on aboutirait, dans bien des cas, à rendre pour ainsi dire théoriques non seulement les droits souverains d'exploration et d'exploitation, mais aussi l'objectif même des articles adoptés. Il s'agit seulement ici de peser, les uns par rapport aux autres, les intérêts en cause. Une entrave même importante, à la navigation et à la pêche peut se justifier dans certains cas. En revanche, une entrave, même insignifiante ne se justifierait pas si elle ne se rattachait pas aux exigences bien comprises de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental ».

Lorsque l'Etat côtier entreprend de construire des îles artificielles ou autres installations et ouvrages destinés à l'exploitation de sa zone économique ou de son plateau continental, il assume à leur égard une série d'obligations dont la finalité est de préserver la sécurité de navigation autour de ces engins et d'assurer la protection de l'environnement marin. Ainsi doit-il donner avis de la construction de ces îles et ouvrages (103) ; il doit également pourvoir à la signalisation (article 5, 5 de la Convention de Genève sur le plateau continental ; article 60, 3 de la Convention de 1982). Il peut établir des zones de sécurité autour des îles, qui ne peuvent s'étendre à plus de 500 mètres de distance, à l'intérieur desquelles il prend des mesures de sécurité appropriées, et que les navires de toutes nationalités sont tenus de respecter. Une exigence fondamentale est reprise dans les deux conventions : c'est l'interdiction d'établir des îles artificielles et autres installations et les zones de sécurité autour de celles-ci, lorsqu'elles pourraient gêner la navigation sur des voies maritimes importantes (104). La Commission du droit international en donnait le commentaire suivant (105) : « L'importance de ces zones pour la navigation internationale est telle que, si on leur applique *le critère d'équivalence et d'importance relative des intérêts en jeu*, on doit y interdire la construction d'installations ou la création de zones de sécurité, même si ces installations ou ces zones sont nécessaires à l'exploration et à l'exploitation du plateau continental ».

25. La Cour internationale de justice a eu l'occasion de souligner, dans son arrêt sur le plateau continental de la mer du Nord, que le principe de l'interdiction de toute interférence injustifiée avec la navigation est de droit coutumier et qu'il n'est pas lié exclusivement aux activités d'explora-

(103) Selon la Commission du droit international, il adresse cet avis aux « parties intéressées, c'est-à-dire non seulement les gouvernements mais aussi les groupements intéressés à la navigation et à la pêche » (*A.C.D.I.*, 1956, volume II, p. 300).

(104) Article 5, 6 de la Convention de 1958 sur le plateau continental : « Ni les installations ou dispositifs ni les zones de sécurité établies autour de ceux-ci ne doivent être situés dans ces parages où ils peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale » ; article 60, 7° de la Convention de 1982 : « Il ne peut être mis en place d'îles artificielles, installations ou ouvrages, ni établi de zones de sécurité à leur entour, lorsque cela risque d'entraver l'utilisation de voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation ».

(105) *Ibidem*.

tion et d'exploitation du plateau continental : « ... il ne fait pas de doute que certaines autres dispositions de la Convention (de Genève sur le plateau continental), (...), se rapportent en principe à des questions relevant du droit coutumier établi ; telles sont notamment (...), l'obligation générale de ne pas gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche, etc... (article 5, paragraphe 1<sup>er</sup> et 6). Mais ces questions concernent toutes, directement ou indirectement, des principes ou des règles de droit maritime général qui sont très antérieurs à la Convention et se rattachent non pas directement, mais de manière incidente au régime juridique du plateau continental en tant que tel. Si on les a mentionnées dans la Convention, ce n'était pas pour déclarer ou confirmer leur existence, ce qui n'était pas nécessaire, mais simplement pour faire en sorte que l'exercice des droits relatifs au plateau continental prévus dans la Convention n'y porte pas atteinte » (106).

La règle de l'interdiction de toute interférence injustifiée avec la navigation, qui précise le principe de l'utilisation raisonnable de la haute mer, peut donc être étendue à toute utilisation qui est faite de celle-ci (107), et notamment à l'abandon ou à l'immersion d'épaves de navires en haute mer (108).

#### VIII. — L'OBLIGATION D'ENLEVER LES INSTALLATIONS ET OUVRAGES ABANDONNÉS EN MER

26. Les conventions internationales prévoient que les installations et ouvrages qui furent érigés pour l'exploration et l'exploitation du plateau continental et de la zone économique exclusive ne peuvent être purement et simplement abandonnés en haute mer, dès qu'ils ne sont plus utilisés. L'article 5, 5 de la Convention de Genève sur le plateau continental prévoit que : « ... Toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être *complètement* enlevées ». Mais l'obligation de démontage n'est plus aussi absolue en 1982 qu'elle ne l'était en 1958. En effet, selon l'article 60, 3 de la Convention de Montego-Bay, « (les) installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dûment compte aussi de la pêche, de

(106) Arrêt du 20 février 1969, *C.I.J.*, *Recueil*, 1969, pp. 39-40.

(107) T. G. KRONMILLER, *op. cit.*, p. 430 : « ... the criterion, 'unjustifiable interference', is not limited in its application to the continental shelf. That criterion is applicable to all activities in all areas of the high seas ».

(108) Encore une fois, nous ne prétendons pas dire que le droit positif impose des obligations à l'Etat du pavillon à l'égard d'une épave de navire qui gêne la navigation. Notre souci est de montrer que les règles du droit international de la mer, qui ne se préoccupent pas expressément des épaves de navires, ne manquent pas de fixer des normes de conduite généralement applicables à toutes activités en mer. La pratique des Etats est pourtant dans le sens de l'absence d'obligations, ainsi qu'en témoignent les nombreuses épaves dangereuses à travers les mers.

la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres Etats. *Une publicité adéquate est donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restant d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé* ». Cette dernière phrase montre qu'il serait actuellement permis de ne plus démonter que partiellement les installations. On a pu dire que lors des négociations de la III<sup>e</sup> Conférence sur le droit de la mer, « le réalisme financier l'a emporté sans peine sur le défense de la navigation » (109). La délégation britannique, qui est à l'origine de l'article 60 de la Convention, proposait de ne démonter les installations que sur une centaine de mètres de profondeur. Sans qu'il soit possible de déterminer une profondeur, il semble que l'obligation de démontage, même partiel, soit bien devenue coutumière (110). La règle sera celle de la prise en considération raisonnable des intérêts de la navigation et du milieu marin : « The precise extent of the remaining obligation under international law is necessarily blurred and uncertain, but it may reasonably be assumed, in the light of the body of state practice referred to, that it must be established in each individual case with due regard to the interests of other legitimate users of the sea and to the need to safeguard the marine environment » (111). Peters, Soons et Zima estiment que l'obligation d'enlèvement ne s'applique ni aux îles artificielles, ni aux câbles et pipe-lines sous-marins, ni aux épaves de navires (112). Nous pensons que c'est plus exactement le texte de l'article 60 qui ne s'y applique pas. La question se résoudrait alors ainsi : pour les installations et ouvrages, il y a *toujours* une obligation de démontage, total ou partiel, selon le cas ; tandis que pour les îles artificielles, les câbles et pipe-lines sous-marins, ainsi que les épaves de navires, il n'y aurait une telle obligation que s'ils constituaient un obstacle dangereux (une « interférence injustifiée ») pour la navigation (113).

#### IX. — LE DROIT D'INTERVENTION DE L'ÉTAT CÔTIER EN HAUTE MER

1. — *L'intervention de l'Etat côtier en haute mer et la préservation du milieu marin.*

27. Le 18 mars 1967, le pétrolier libérien *Torrey Canyon* s'échouait en haute mer au large des côtes britanniques, libérant ses 80.000 tonnes de

(109) A. REGLAT-BOIREAU, « La désaffectation des installations en mer », *A.F.D.I.*, 1982, pp. 873-884, p. 881. Voy. également P. PETERS, A. H. A. SOONS, L. A. ZIMA, « The Removal of Installations in the Exclusive Economic Zone », *Netherlands Yearbook of I.L.*, 1984, pp. 167-207.

(110) PETERS, SOONS, ZIMA, *op. cit.*, p. 195.

(111) *Ibidem.*

(112) *Op. cit.*, p. 196.

(113) Il est vrai qu'une telle obligation paraît plus facilement acceptable pour les îles artificielles. Les câbles et pipe-lines sous-marins, eux, n'auraient même pas pu être posés s'ils constituaient une gêne à la navigation (voir *supra*).

pétrole brut, qui allaient provoquer l'une des premières grandes marées noires. Le 28 mars, l'aviation militaire anglaise bombardait l'épave et la coulait.

Du point de vue juridique, et encore qu'il n'y ait eu aucune réclamation du Libéria, le problème était clair. L'intervention de la Grande-Bretagne était une violation du principe de juridiction exclusive de l'Etat du pavillon, dont nous avons souligné combien il était, à quelques exceptions près, un principe absolu.

La doctrine anglo-saxonne a traditionnellement toujours été favorable à l'exercice d'un droit de *self-defence* ou d'auto-protection en haute mer : « the right of self-defence, as recognised by the law of nations, will confer on a State, in a case where its safety is threatened a self-protective jurisdiction which will entitle it to visit and arrest a vessel on the high seas and to send her in for adjudication » (114). Encore que ce droit soit tout aussi traditionnellement fermement nié par la doctrine continentale (115), la France elle-même l'a revendiqué lors de la guerre d'Algérie, pour arraisonner et dérouter des navires de commerce étrangers soupçonnés de fournir des armes aux mouvements de libération algériens (116).

La doctrine anglaise n'a néanmoins pas justifié l'intervention de l'aviation militaire contre l'épave du *Torrey Canyon* par la légitime défense, mais par l'état de nécessité : « The necessity of self-preservation merely excuses what would otherwise be an unlawful act. It does not render the commission of the act a matter of right » (117).

Légitimant *a posteriori* cette pratique, la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, et son protocole de Londres du 2 novembre 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, consacrent le droit de l'Etat riverain « de prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une

(114) PITT-COBETT, *Leading Cases on International Law*, 5th ed., volume 1, p. 168, commentant l'affaire du « *Virginus* », cité par C. J. COLOMBOS, *op. cit.*, § 337 ; G. SCHWARZENBERGER, *op. cit.*, p. 351.

(115) L. CAVARÉ, *Le droit international public positif*, tome II, 2<sup>e</sup> éd., Paris, 1962, p. 631 ; ROUSSEAU, *Droit international public*, tome 4, Paris, 1980, p. 262 ; G. GIDEL, *op. cit.*, p. 355 ; Mémoire préparé par le Secrétariat, Document A/CN.4/32, *Yb. I.L.C.*, 1950, vol. II, pp. 67-113, p. 71 ; Rapport de la Commission du droit international à l'Assemblée générale, *A.C.D.I.*, 1956, vol. II, p. 284. En sens contraire, M. SIBERT, « La police en haute mer », *R.G.D.I.P.*, 1927, pp. 20-44, p. 33 ; NGUYEN QUOC DINH *et al.*, *op. cit.*, p. 620.

(116) NGUYEN QUOC DINH *et al.*, *Ibidem.*

(117) E. D. BROWN, « The Lessons of the *Torrey Canyon*. International Law Aspects », *Current Legal Problems*, 1968, pp. 113-136, p. 127. Cet auteur souligne « négligemment » en note 45, que « it was no longer a ship at the time of the bombing and that, therefore, there was no question of an infringement of the freedom of the seas ». Voy. également, I. BROWNLEE, *op. cit.*, 256 ; C. C. HYDE, *International Law Chiefly as Interpreted and Applied by the United States*, vol. 1, 2nd ed., Boston, 1947, § 227, B.

menace de pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures (ou d'autres substances) à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptible, selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes». L'article 221 de la Convention de Montego-Bay entend préserver et reconnaître un tel droit, prescrivant de ne prendre que « des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés » (118).

2. — *L'intervention de l'Etat côtier en haute mer et la sécurité de la navigation.*

28. Les conditions d'exercice du régime d'intervention que nous venons de décrire doivent s'interpréter restrictivement, Or, l'incident du « Mont-Louis » ne correspond en rien à ces hypothèses, à tout le moins dès l'instant où les fûts toxiques furent retirés de l'épave. L'intervention de la Belgique visant à renflouer et à déplacer l'épave s'explique simplement par l'abandon que les propriétaires ont fait de celle-ci. Y aurait-il eu de la part de ces derniers une opposition à toute intervention sur l'épave, la Belgique aurait, en principe, dû s'abstenir de toute action. Pareille intervention aurait, en ce cas, constitué un acte illicite que seul l'état de nécessité aurait pu excuser.

L'Etat côtier ne se voit imposer par le droit international qu'une obligation d'information ; il doit signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans la mer territoriale ou dans le détroit dont il est riverain (article 15, 2 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë ; articles 24 et 44 de la Convention de Montego-Bay). Mais il n'assume ni une telle obligation ni aucune autre relative à la sécurité de la navigation maritime dans les zones maritimes au-delà de sa mer territoriale (119).

Lorsqu'elle n'interfère pas avec la navigation de navires étrangers, l'intervention de l'Etat côtier sera permise sous forme d'aides et de services rendus à la navigation de haute mer : dragage, balisage, etc... Purement volontaires, ces services ne sont jamais destinés qu'à préserver les intérêts maritimes et économiques de l'Etat côtier : « Of course, States do have the right to set up navigational aids or remove wrecks in their territorial waters or on the high seas. but there is no duty upon them to do so (...).

(118) Sur ce problème en général, voy. L. LUCCHINI, « La pollution des mers : évolution ou révolution du droit international », *A.F.D.I.*, 1978, pp. 721-771 ; C. DOUAY, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in *Le nouveau droit international de la mer*, sous la direction de D. BARDONNET et M. VIRALLY, Paris, Pédone, 1983, pp. 231-267.

(119) Voy. néanmoins les dispositifs de séparation du trafic : règle 10 du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (loi belge du 24 novembre 1975, *Monit. b.*, 12 juin 1976 et 14 juillet 1977, et arrêté royal du 20 juin 1977, *Monit. b.*, 14 juillet 1977) et résolution de l'O.M.C.I. du 14 novembre 1979, A.378 (x), in N. SINGH, *International Maritime Law Conventions*, volume 1, *Navigation*, London, 1983, pp. 36 et sv. Voy. également la règle 2 de l'annexe de la Convention de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974 sur la sauvegarde de la vie en mer, et Protocole du 17 février 1978 (loi belge du 10 août 1979, *Monit. b.*, 5 décembre 1975, 12 février 1980, 18 septembre 1981).

Since most accidents occur around the entrances to ports and come within the jurisdiction of the coastal state, the need to safeguard its own shipping and the trade of its own ports will likely combine sufficient legal authority with an adequate practical incentive to provide protective measures. Thus the coastal State may be expected to clear wrecks and will have the power to insist upon compulsory pilotage » (120).

29. Il est aujourd'hui acquis que c'est la Belgique qui procédera à l'enlèvement de l'épave du « Mont-Louis ». Les coûts des travaux sont estimés à environ 300 millions de francs belges. La Belgique peut-elle espérer se faire rembourser le montant de ces frais? Les sections précédentes ont montré l'imprécision du droit international en la matière et les aléas d'une réclamation présentée à la France au titre d'Etat du pavillon. Une procédure peut-elle être envisagée en droit privé?

Une remarque s'impose. Il est en effet certain que la vente de l'épave et de ce qui reste comme cargaison ne suffirait jamais à couvrir les frais de renflouement. Tout au plus la vente rapporterait-elle, selon les sources, une quinzaine de millions de francs belges. Ceci ôte tout intérêt à la question de la propriété de l'épave du « Mont-Louis » (121).

De même, est également sans intérêt pratique la question de savoir si peut s'appliquer en l'espèce le régime du sauvetage maritime, qui permet aux sauveteurs d'un navire en danger ou naufragé de réclamer au propriétaire une rémunération lorsque le sauvetage a eu un résultat utile (122). C'est en effet que la rémunération des sauveteurs ne peut jamais dépasser la valeur des choses sauvées, selon l'article 257 du Code de Commerce.

Sur quelle base assigner alors l'armateur du « Mont-Louis » et éventuellement celui du « Olau Britania »? L'article 46 du Livre II du Code de commerce prévoit que « tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements ; il est civilement responsable des faits du capitaine (...) ». Mais il est un principe fondamental en droit maritime selon lequel le propriétaire — ou l'armateur — d'un navire dont la responsabilité est mise en cause dans un événement peut se limiter à un certain montant. Dans les rapports entre la Belgique et la France

(120) C. WARBRICK, « The Regulation of Navigation », in R. CHURCHILL, K. R. SIMMONDS, J. WELCH, *New Directions in the Law of the Sea*, volume III, London, New York, 1973, pp. 137-154, p. 142.

(121) Sur les questions de propriété des épaves maritimes en droit belge, voy. BELLENS, *op. cit.*, pp. 1089 et sv. ; SMEESTERS et WINKELMOLEN, *op. cit.*, t. III, n<sup>os</sup> 1222 et 1223.

(122) L'assistance et le sauvetage maritimes sont régis par le Titre VIII du Code de Commerce (articles 257 à 265) et par la Convention du 23 septembre 1910 (II) pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime. Sur ce sujet, voy. SMEESTERS et WINKELMOLEN, *op. cit.*, n<sup>os</sup> 1206 à 1233 ; R. DE SMET, *op. cit.*, pp. 609 à 636. Le droit français, qui est sur ce point assez différent du nôtre, ne permet pas d'espérer aboutir à des résultats meilleurs : voy. notamment, N. REUTER, *op. cit.*, pp. 154 et sv. ; R. RODIÈRE, *op. cit.*, pp. 256 et sv.

s'applique la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles, le 10 octobre 1957 (123). Selon l'article 1<sup>er</sup>, le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité à un Fonds de garantie, pour les créances résultant notamment de « pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable (...) », « à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire ». Le Fonds est limité, dans le cas de dommages exclusivement matériels, à une somme totale de 66 Droits de Tirage Spéciaux par tonneau de jauge du navire ; ce qui est bien peu dans le cas du « Mont-Louis ».

Plusieurs questions se posent néanmoins. Quelle pourrait être la faute de l'armateur du « Mont-Louis » ? Avoir utilisé un cargo roulier — à cale unique — pour le transport de matières dangereuses, alors que les dangers d'un tel navire sont régulièrement dénoncés ? Avoir commis une faute de navigation qui mena à l'abordage de l'« Olau Britania » (124) ? Avoir abandonné une épave alors qu'elle constitue un danger pour la navigation ? Par ailleurs, quels droits la Belgique peut-elle faire valoir, alors surtout qu'elle n'avait ni en droit international ni en droit belge l'obligation de renflouer le « Mont-Louis » ?

30. C'est le lieu ici pour relater un arrêt du Hoge Raad des Pays-Bas, rendu en 1978 dans une procédure entamée par l'Etat néerlandais, visant au remboursement des frais de renflouement d'un navire coulé en bordure de la mer territoriale (125). Les faits étaient les suivants. Par suite d'un abordage en 1965 entre deux navires battant pavillon néerlandais, l'un des navires coula en haute mer, sur une importante voie maritime menant vers le Western Scheldt, L'Etat se fit céder la propriété de l'épave puis procéda à son renflouement. Il assigna ensuite en remboursement les compagnies propriétaires des deux navires, chacun de ceux-ci ayant été déclaré pour partie responsable de l'abordage. Débouté en première et seconde instance, l'Etat obtint gain de cause devant le Hoge Raad.

Et la Cour d'appel, et le Hoge Raad commençaient par souligner qu'en l'absence de *lex loci delicti*, tous les éléments de l'affaire désignaient comme seul applicable l'ordre juridique néerlandais. Mais au contraire de la Cour

(123) Loi du 18 juillet 1973, *Mon. b.*, 29 janvier 1976. Cette Convention a été modifiée par le Protocole du 21 décembre 1979, loi du 17 août 1983, *Mon. b.*, 22 novembre 1983. Dans les rapports entre la Belgique et les Etats qui n'ont pas ratifié la Convention de 1957 s'applique la Convention du 25 août 1924 (I) pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, reproduite aux articles 46 à 53 du Livre II du Code de Commerce.

(124) Une enquête est en cours qui déterminera les responsabilités dans l'abordage.

(125) Hoge Raad, 26 mai 1978, *Nederlandse Jurisprudentie*, 1978, n° 615. En anglais, in *Netherlands Yearbook I.L.*, 1979, pp. 507 et sv. Voy. A. D. STEPHENS, « Liability for the Removal of Wrecks : A Dutch and an English Perspective », *Netherlands International Law Review*, 1982, pp. 128-131.

d'appel, le Hoge Raad estimait qu'il n'était pas nécessaire que l'Etat assure la navigabilité des voies maritimes de haute mer vers ses ports, en vertu d'une obligation, nationale ou internationale. Sans trop s'en justifier, il écartait ensuite toute limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Il constatait enfin une faute des deux navires dans le non-respect des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer. Voici le passage essentiel de l'arrêt :

« De Staat die, zoals bij de onderhavige aan een Nederlandse stroom aansluitende aanlooproute voor de hand lag, het onderhoud en de bebakening daarvan voor zijn rekening heeft genomen, kan de kosten van het lichten van een schip dat elders tot zinken is gebracht verhalen op de reders die voor de fouten welke tot de aanvaring hebben geleid aansprakelijk zijn, voor zover het behoud van de veiligheid en/of de bruikbaarheid van de scheepvaartroute redelijkerwijze tot het maken van de kosten noopten, daargelaten de toepasselijkheid van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van de reders. Daarvoor is niet vereist dat de staat krachtens een bepaling of beginsel van het nationale of internationale recht tot het lichten van het wrak verplicht was ». (...). « Onvoorzichtig varen op als zodanig kenbare scheepvaartroutes, waardoor gevaar voor aanvaring met een ander schip kan ontstaan, is ook in volle zee niet alleen onrechtmatig met het oog op het gevaar van schade aan dat andere schip of aan de opvarenden of de lading ervan, maar tevens met het oog op de gevolgen die het zinken van één der bij de aanvaring betrokken schepen voor de veiligheid of de bruikbaarheid van de scheepvaartroute kan hebben » (126).

Mais outre que l'on ne saurait affirmer que le Hoge Raad maintiendrait sa jurisprudence dans le cas du renflouage d'un navire étranger naufragé, il faut relever que la pratique britannique semble être différente (127). Pourrait-on prévoir l'attitude de la Cour de cassation belge? Dans une affaire relative au renflouement d'épaves dans les voies navigables intérieures, elle a considéré que « lorsque l'administration expose des frais uniquement pour s'acquitter de son obligation relative aux voies navigables ou aux ports, elle se conforme à une obligation légale ; elle ne subit, dès lors, par la seule exécution de cette obligation, aucun dommage, présentant un lien de causalité, au sens de l'article 1382 du Code civil, avec la négligence du propriétaire de bateau qui a omis de procéder à la remise à flot de son bateau qui a coulé bas » (128).

31. La législation belge prévoit l'obligation pour le propriétaire d'un navire naufragé dans la mer territoriale ou les eaux intérieures belges de le remettre à flot et de l'éloigner, ou à défaut, le droit de l'Administration

(126) *Ibidem.*

(127) A. D. STEPHENS, *op. cit.*

(128) Cour de cassation (1<sup>re</sup> ch.), 7 mars 1979, *Etat belge c. Plouvier Transport s.a., Jurisprudence du Port d'Anvers, 1979-1980*, pp. 116 et sv.

d'y procéder d'office ou de détruire l'épave, aux frais et risques du propriétaire (129). Mais même dans l'hypothèse où la mer territoriale belge est étendue à 12 milles marins, cette législation ne pourrait s'appliquer rétroactivement à l'épave du « Mont-Louis ».

#### X. — CONCLUSION

32. Que penser, au terme de cette étude, de l'existence de principes constitutifs d'un régime juridique des épaves de navires coulés en haute mer ?

Nous avons certainement pu mettre en évidence que l'Etat du pavillon conserve le droit de réclamer l'exercice exclusif de tous actes relatifs à l'épave d'un de ses navires naufragés. C'est en vertu de sa législation nationale que sera déterminé le moment à partir duquel l'épave ne sera plus protégée par le pavillon.

Il n'est guère douteux non plus qu'au regard de la liberté d'immersion en haute mer et de la pratique des Etats, il existe un droit d'abandon des épaves en haute mer.

Plus difficiles à déterminer sont les obligations qui assortissent l'exercice de ce droit. Nous avons à tout le moins pu démontrer qu'il est faux d'affirmer qu'un incident tel que celui du « Mont-Louis » laissait les Etats face à un vide juridique. Le principe de l'utilisation raisonnable de la haute mer, précisé par la règle de l'interdiction de toute entrave injustifiée à la navigation, s'applique à l'exercice de toutes les libertés de la mer. Outre ce principe, les obligations des Etats relatives à la sécurité de la navigation en mer, ainsi que l'obligation d'enlèvement des installations en haute mer fournissent également des indices sur les précautions qui devraient être prises en cas d'abandon d'épaves.

Nous tenons néanmoins à rester très nuancé quant à affirmer que le droit positif requiert effectivement de l'Etat du pavillon qu'il prenne des mesures minimales de précaution. Une telle affirmation paraît plus facilement acceptable dans le cas d'une épave présentant un danger de pollution de l'environnement que dans le cas d'une épave dangereuse pour la navigation. En ce sens, la France aurait exécuté son obligation en retirant — c'était d'ailleurs son intérêt financier — une cargaison qui aurait pu causer une des plus graves pollutions marines de tous les temps. Mais c'est, d'une part, que la pratique des Etats va dans le sens de l'absence d'obligations de l'Etat du pavillon sur les épaves. Par ailleurs, là où les obligations de l'Etat du pavillon sont certaines en droit positif, elles n'en demeurent pas moins souvent théoriques ainsi que le prouve la pratique des pavillons de complaisance. D'autre part, à l'égard d'épaves dangereuses pour l'environnement

(129) Arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, *Monit. b.*, 1<sup>er</sup> septembre.

ou la navigation, ce sont souvent les États côtiers les plus directement concernés qui interviennent.

Dès le jour où les travaux au sein de l'Organisation Maritime Internationale sur le projet de convention sur l'enlèvement des épaves dangereuses en haute mer auront repris et bien progressé, marquant un changement d'*opinio iuris*, il sera plus facile d'affirmer que l'État du pavillon a effectivement l'obligation de supprimer ou de diminuer le danger que représente l'épave d'un de ses navires coulé en haute mer.

Il est de toute manière évident que c'est dans la rédaction d'une convention internationale sur l'enlèvement des épaves en mer que réside la solution. Elle seule permettra de réaliser le compromis entre les intérêts de l'État du pavillon dont un navire a fait naufrage et les intérêts de la sécurité de la navigation, c'est-à-dire en définitive entre les intérêts de tous et de chacun.