

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

**LE SORT DES MILITAIRES BELLIGÉRANTS,
VICTIMES DE LA GUERRE,
DÉBARQUÉS DANS UN PORT NEUTRE,
D'APRÈS LA CONVENTION DE GENÈVE**

T H È S E

présentée

A LA FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES
POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

par

KEMAL ÖZERDEN

PARIS
EDITIONS A. PEDONE
Librairie de la Cour d'Appel et de l'Ordre des Avocats
13, Rue Soufflot, 13

—
1 9 7 1

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

Monsieur Kemal ÖZERDEN est autorisé à imprimer sa thèse de doctorat en droit *Le sort des militaires belligérants, victimes de la guerre, débarqués dans un port neutre, d'après la Convention de Genève.*

Il assume seul la responsabilité des opinions énoncées.

Neuchâtel, 20 juin 1969.

*Le doyen
de la Faculté de droit
et des sciences économiques :*

François CLERC.

« La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1^{er} de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code Pénal. »

**LE SORT DES MILITAIRES BELLIGÉRANTS,
VICTIMES DE LA GUERRE,
DÉBARQUÉS DANS UN PORT NEUTRE,
D'APRÈS LA CONVENTION DE GENÈVE**

A MES PARENTS

Nous tenons à remercier très vivement Monsieur Henri THÉVENAZ, Professeur à l'Université de Neuchâtel, pour ses suggestions et ses conseils précieux,

Nous exprimons également notre reconnaissance à Monsieur Jean S. PICTET, Membre du Comité international de la Croix-Rouge, pour ses conseils judicieux, ainsi que pour son appui bienveillant.

TO BE (INTERNED) OR NOT TO BE (INTERNED)

THAT IS THE QUESTION

W. SHAKESPEARE
Hamlet (III, I).

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Si les partisans de la théorie de la nécessité estiment que l'Etat doit à tout prix assurer son existence et son développement et qu'il n'a pas l'obligation de respecter en temps de guerre les règles juridiques qui pourraient compromettre la victoire, et s'ils vont même jusqu'à soutenir, pour des raisons soi-disant humanitaires, que plus une guerre sera meurtrière plus elle aura des chances d'être courte, le droit de la guerre, au sens étroit du terme, qui régit directement les moyens de faire la guerre, et le droit humanitaire qui tend à la protection de la vie humaine s'imposent comme une nécessité absolue aux Etats modernes et aux peuples civilisés pour diminuer, autant que cela sera possible, les dommages de la guerre et les souffrances humaines.

Selon une autre théorie, la guerre est un crime, qu'il faudrait prévenir ou punir, mais qu'on ne saurait réglementer. Cependant, le droit préventif de la guerre n'a pas encore réussi à anéantir le mal à sa racine, et la guerre est loin d'avoir disparu de la communauté internationale contemporaine. Aussi importe-t-il qu'une réglementation précise et uniforme soit admise dès le temps de paix par tous les Etats.

Le fait que cette réglementation a été souvent violée ne signifie qu'elle soit inutile.

M. Max Petitpierre, Chef du Département politique fédéral, l'a relevé dans le discours qu'il a prononcé, le 21 avril 1949, à la première séance de la Conférence diplomatique de Genève : « S'il est vrai que, malheureusement, les traités de 1929 ont été violés à maintes reprises, il faut reconnaître aussi que, dans la mesure où ils ont été appliqués — et on peut affirmer qu'ils l'ont été largement — ils ont permis de sauver des milliers de vies. L'idée d'humaniser la guerre ne doit pas être abandonnée par le seul fait qu'elle n'a pu être réalisée aussi totalement qu'on l'eût désiré. Il faut au contraire en poursuivre sans relâche la réalisation, en gardant l'espoir qu'un jour les nations renonceront à la guerre pour résoudre leurs différends » (1).

C'est ce que la Conférence diplomatique a fait en perfectionnant et en complétant les traités antérieurs, et notamment en prévoyant

(1) Actes de 1949, t. II - A, p. 10.

des sanctions pénales à l'égard de ceux qui violeraient les règles du droit humanitaire.

Ce développement du droit humanitaire s'est réalisé en même temps qu'on cherchait à renforcer le droit préventif de la guerre, tandis que la réglementation de la conduite de la guerre a fait peu de progrès depuis les Conventions de La Haye de 1907. Comme l'a très bien exprimé M. Henri Coursier : « ...si le droit de la guerre bésile, le droit de Genève se renforce et s'amplifie » (1).

Il apparaît donc que le droit humanitaire de la guerre conserve un intérêt pratique et théorique considérable.

Parmi les nombreuses questions qu'il est appelé à résoudre, Fauchille disait en 1899 : « ...il n'en est pas à l'heure actuelle de plus importante que la protection des victimes des guerres maritimes : le perfectionnement des engins de destruction sur mer a rendu urgente l'adoption en cette matière de règles humanitaires internationales » (2).

Depuis lors, l'importance de cette protection, de même que celle des victimes de la guerre aérienne n'a cessé de croître et plusieurs conférences internationales se sont efforcées de l'améliorer. Un des problèmes les plus difficiles qu'elles aient rencontrés est celui du rôle des Etats neutres dans la protection des victimes de la guerre maritime et aérienne.

L'assistance maritime et aérienne de l'Etat neutre peut être accordée aux belligérants sous deux formes : l'assistance provisoire par des navires et des aéronefs neutres sur mer, et celle plus utile et plus durable en pays neutre. C'est surtout cette dernière assistance qui pose des problèmes non encore résolus en droit international et ce sont ces problèmes que nous allons examiner dans notre ouvrage.

La première partie de cet ouvrage, consacrée aux notions générales, servira d'introduction aux parties suivantes pour faciliter leur compréhension. Nous y traiterons successivement du domaine maritime et aérien, des navires et aéronefs, des victimes de la guerre, de la neutralité et de l'internement.

La deuxième partie sera consacrée à la position du problème en droit international. Nous exposerons ses difficultés et son importance, puis nous en donnerons un aperçu historique et terminerons par l'analyse des règles de caractère général actuellement en vigueur.

Enfin, la troisième partie sera consacrée aux cas particuliers les plus importants et nous y traiterons séparément des cas des navires, de ceux des aéronefs et du cas des naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens. Tout en nous fondant sur le droit en vigueur, nous chercherons surtout à analyser les opinions émises dans la doctrine, à en faire la critique, puis à présenter nos propres théories en vue d'arriver à un principe général dominant toute la matière.

(1) H. COURSIER, « Définition du droit humanitaire », *A.F.D.I.*, vol. I, 1955, p. 226.

(2) P. FAUCHILLE, « Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes », *R.G.D.I.P.*, t. VI, 1899, p. 302.

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE PREMIER

DOMAINE MARITIME ET AÉRIEN

I. — DOMAINE MARITIME

A) La haute mer

L'article premier de la Convention sur la haute mer adoptée par la Conférence des Nations Unies (1), le 29 avril 1958, à Genève, définit la haute mer comme suit :

« On entend par " haute mer " toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat. »

La haute mer ne fait partie du territoire d'aucun Etat, elle est donc une *res nullius*, et non une *res communis*. Cependant, elle est affectée à l'usage de tous les Etats, riverains ou non de la mer.

L'article 2 de la même Convention pose le principe de la liberté de la haute mer dans les conditions déterminées par les articles suivants et par les autres règles du droit international, et il mentionne notamment la liberté de la navigation, la liberté de la pêche, la liberté de poser des câbles et des pipes-lines sous-marins et la liberté de survoler la haute mer. Cependant, le principe de la liberté des mers n'équivaut pas à l'anarchie ; il souffre, même en temps de paix, certaines restrictions d'origine coutumière ou conventionnelle (2).

Malgré certaines proclamations (notamment celles des U.S.A.) faites en sens contraire, la liberté des mers n'est pas admise en temps de guerre. Ainsi, les belligérants peuvent, sous certaines réserves, arraisonner et visiter les navires de commerce neutres et parfois même les capturer. Sans entrer dans les détails, nous nous contenterons de si-

(1) Voir les textes des quatre Conventions sur le droit de la mer adoptées par la Conférence des Nations Unies (29 avril 1958), dans *R.G.D.I.P.*, t. LXII, 1958, pp. 358-387.

(2) La Convention sur la haute mer de 1958 en indique plusieurs dans ses articles 10, 11, 12, 13, 14-22, 23, 24-25, 26-29.

gnaler que le droit international admet l'usage de ces moyens pour empêcher la contrebande de guerre et l'assistance hostile. Si la première, constituant une violation de la neutralité, a des conséquences graves, la seconde, effectuée par des personnes privées, n'a pas ce caractère et elle n'est réprimée qu'à cause du danger qu'elle crée pour les belligérants intéressés.

B) La zone contiguë

L'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 admet l'existence, entre la haute mer et la mer territoriale, d'une bande maritime qui ne peut s'étendre au-delà de douze milles à partir de la ligne de base servant de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale. Sur cette bande, appelée zone contiguë, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale, et de réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

En temps de guerre, l'Etat neutre peut prendre, dans cette zone, les mesures nécessaires à sa sécurité et au respect de sa neutralité (1).

C) La mer territoriale

L'article premier de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 donne la définition suivante de la mer territoriale :

« La souveraineté de l'Etat s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de la mer territoriale. »

La Conférence des Nations Unies, tenue à Genève en 1958, reconnut que l'Etat exerce sa souveraineté sur sa mer territoriale.

Cependant, cette souveraineté n'est pas absolue, car selon l'article premier de la Convention précitée elle « s'exerce dans les conditions fixées par les dispositions des présents articles et par les autres règles du droit international ».

(1) La Déclaration de Panama de 1939 disposait, contrairement aux principes du droit international et à la pratique, que dans une zone de sécurité ayant une largeur d'environ trois cents milles, les Gouvernements des Républiques américaines s'efforceraient d'obtenir des belligérants l'observation des dispositions de la Déclaration. Mais les gouvernements des pays belligérants refusèrent d'admettre l'établissement de cette zone de sécurité, et par conséquent, l'important acte de Panama demeura sans effet dans la pratique. (Voir Accioly, *Traité de droit international public*, t. II, pp. 92-95).

Voir également The Declaration of Panama, *A.J.I.L.*, vol. 34, 1940, pp. 116-119.

Les Conférences des Nations Unies de 1958 et de 1960 ne réussirent pas à déterminer l'étendue ou la largeur de la mer territoriale. La pratique internationale n'est d'ailleurs pas uniforme sur ce point. Si elle évolue manifestement vers l'élargissement de ce domaine, il y a cependant un maximum de 12 milles fixé pour la zone contiguë dans la même Convention. En outre, celle-ci contient des dispositions pour déterminer la ligne de base et la ligne extérieure de la mer territoriale (1).

La mer territoriale (2) et les eaux intérieures font partie du domaine maritime de l'Etat et sont soumises au même régime juridique, sauf certaines différences importantes, telles que le libre passage inoffensif et l'exemption des droits de douane. Nous nous occuperons essentiellement de la première qui intéresse la matière même de cet ouvrage.

Après avoir indiqué à son article 14, § 2, que le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures, la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 qualifie le passage d'inoffensif, au § 4 du même article, « tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat riverain ».

L'article 23 de la même Convention reconnaît, en temps de paix, aux navires de guerre la liberté de passage inoffensif sans que l'autorisation ou la notification de l'Etat riverain soit nécessaire.

Cependant, cet article dispose :

« En cas d'inobservation par un navire de guerre des règles de l'Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, l'Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale. »

En ce qui concerne la compétence de l'Etat neutre dans ce domaine, la XIII^e Convention de La Haye de 1907 déclare à son article 9 :

« Une Puissance neutre doit appliquer également aux deux belligérants les conditions, restrictions ou interdictions, édictées par elle pour ce qui concerne l'admission dans ses ports, rades ou eaux territoriales, des navires de guerre belligérants ou de leurs prises.

Toutefois, une Puissance neutre peut interdire l'accès de ses ports et de ses rades au navire belligérant qui aurait négligé de se conformer aux ordres et prescriptions édictés par elle ou qui aurait violé la neutralité. »

(1) L'article 3 dispose : « Sauf disposition contraire des présents articles, la ligne de base normale servant à mesurer la largeur de la mer territoriale est la ligne de basse mer longeant la côte ».

L'article 6 déclare également : « La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base ».

(2) On emploie parfois dans ce sens l'expression « eaux territoriales ». Mais celle-ci comprenant l'ensemble de la mer territoriale et des eaux intérieures peut donner lieu à équivoque.

L'article 10 de la même Convention dispose également :

« La neutralité d'une Puissance n'est pas compromise par le simple passage (passage inoffensif) dans ses eaux territoriales des navires de guerre et des prises des belligérants. »

D) Les eaux intérieures

L'article 5, § 1, de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë définit les eaux intérieures comme suit :

« Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat. »

La Convention n'indique pas toutes les formes que peuvent prendre les eaux intérieures. La doctrine opère les distinctions suivantes :

1° ports, havres ou anses et rades intérieures ou fermées, 2° golfes et baies resserrés, 3° détroits resserrés, 4° canaux, 5° mers intérieures ou fermées.

1) LES PORTS, HAVRES OU ANSES ET RADES INTÉRIEURES OU FERMÉES

a) *Les ports.*

L'article premier du Statut annexé à la Convention sur le régime international des ports maritimes, signée à Genève le 9 décembre 1923, définit les ports comme suit :

« Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent Statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur. »

D'autre part, si ladite Convention de 1958 ne donne pas une définition complète du port, elle y touche cependant en précisant à son article 8 :

« Aux fins de délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante du système portuaire qui s'avance le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte. »

Les ports font partie du territoire de l'Etat et celui-ci y exerce sa compétence discrétionnaire. L'Etat peut donc complètement interdire l'entrée des navires ou se borner à régler leurs conditions d'entrée et de sortie et celles de séjour dans ses ports.

Le droit international coutumier prévoit cependant deux limitations à une éventuelle interdiction. Premièrement, l'Etat doit permettre, en cas de relâche forcée, à tout navire qui se trouve en péril de mer de gagner un de ses ports, et deuxièmement, il doit clairement indiquer sa volonté au sujet de l'interdiction, sinon les ports sont présumés ouverts. En général, les Etats permettent l'accès de leurs ports

maritimes, non seulement aux navires de commerce étrangers, mais aussi aux navires de guerre, et conformément à la pratique générale, exigent de ces derniers la notification préalable de leur visite.

En ce qui concerne le régime juridique des navires, la règle est qu'ils soient soumis au droit de juridiction de l'Etat local. La règle comporte cependant des exceptions. Premièrement, les navires de guerre, représentant l'Etat dont ils portent le pavillon, jouissent d'une immunité absolue tant en matière pénale que civile, et deuxièmement, les navires de commerce, qui sont soumis en principe à la juridiction de l'Etat local, ne le sont pas en matière civile lorsqu'il s'agit de mesures conservatoires ou d'exécution, et pas non plus en matière pénale pour des crimes ou délits qui ne troublent pas l'ordre public territorial.

Quant aux navires belligérants dans les ports neutres, ils sont sans doute soumis de la même manière à la compétence discrétionnaire de l'Etat sous réserve du traitement égal des navires de guerre belligérants, qui n'est pas exigé en temps de paix (art. 9 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907).

Cette Convention de La Haye règle aussi la situation des navires de guerre dans les ports neutres (articles 12 à 20). Un des principes qu'elle a posés concerne le séjour des navires de guerre. Ceux-ci ne peuvent pas demeurer dans les ports neutres plus de vingt-quatre heures (art. 12). La règle comporte cependant deux exceptions : avaries ou état de la mer, navires de guerre affectés exclusivement à une mission religieuse, philanthropique ou scientifique (art. 14).

L'article 32 de la Convention « maritime » de Genève de 1949 stipule que :

« Les navires et embarcations désignés aux articles 22, 24, 25 et 27 (navires-hôpitaux militaires ou privés et embarcations de sauvetage côtières) ne sont pas assimilés aux navires de guerre quant à leur séjour dans un port neutre. »

Remarquons enfin que les navires de guerre qui contreviennent aux dispositions de la XIII^e Convention de La Haye de 1907, concernant le séjour, peuvent être soumis à la sanction de l'article 24, ainsi conçue :

« Si, malgré la notification de l'autorité neutre, un navire de guerre belligérant ne quitte pas un port neutre dans lequel il n'a pas le droit de rester, la Puissance neutre a le droit de prendre les mesures qu'elle pourra juger nécessaires pour rendre le navire incapable de prendre la mer pendant la durée de la guerre et le commandant du navire doit faciliter l'exécution de ces mesures.

Lorsqu'un navire belligérant est retenu par une Puissance neutre, les officiers et l'équipage sont également retenus. »

b) Les hautes ou les anses.

Ce sont de petits ports naturels, susceptibles de recevoir des navires de petite calaison.

Le régime juridique des havres et des navires qui s'y trouvent est le même que celui des ports.

c) *Les rades intérieures ou fermées.*

Fauchille déclare :

« Quant aux rades, ce sont de grands bassins naturels ou artificiels ayant issue libre vers la mer et où les navires peuvent mouiller ; elles constituent comme le vestibule, le prolongement et la dépendance des ports. » (1)

La doctrine établit une distinction entre les rades intérieures ou fermées et les rades extérieures.

Les premières constituant le prolongement et la dépendance des ports, leur sont, sans aucun doute, assimilables.

Pour les rades extérieures la question était controversée jusqu'en 1958. D'après l'article premier du Règlement de l'Institut de droit international de 1899, elles sont assimilées aux rades intérieures.

La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 résout le problème différemment par son article 9 :

« Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires et qui, sans cela, seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale, seront comprises dans la mer territoriale. »

2) LES GOLFES ET BAIES BRESSERÉS

S'appuyant sur l'opinion de Bustamante, Accioly se prononce comme suit :

« ...il semble qu'on pourrait donner la dénomination de *golfe* aux sinuosités du littoral, de configuration circulaire, avec un rayon de courbure très large, ou de configuration plus ou moins angulaire, et réserver la dénomination de *baie* pour les échancrures en général moindres, de courbure plus accentuée et avec une entrée par laquelle pénètre la mer. Dans ce sens, seules les baies méritent d'être examinées à part, parce que les golfes font partie de la haute mer, sauf dans la zone la plus proche de la côte, correspondant à la mer territoriale. » (2)

Mais, quelles que soient la dénomination et la forme d'un golfe ou d'une baie, leur régime dépend de deux éléments importants :

1° Si une baie ou un golfe sont entourés par le territoire de plus d'un Etat riverain, c'est le régime de la liberté qui s'impose, quelle que soit la largeur d'entrée de la baie ou du golfe.

2° S'ils sont bordés par un seul Etat, leur régime juridique dépend de la largeur de leur entrée.

(1) FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, t. I, partie II, p. 388.

(2) ACCIOLY, *op. cit.*, t. II, p. 151.

La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 vise à son article 12 le premier cas :

« Lorsque les côtes de deux Etats se font face ou sont limitrophes, aucun de ces Etats n'est en droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent cependant pas dans le cas où, à raison de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter la mer territoriale des deux Etats autrement qu'il n'est prévu dans ces dispositions. »

Quant à la baie faisant partie du domaine maritime de l'Etat, c'est l'article 7 de la même Convention qui s'en occupe dans ses premier et deuxième paragraphes, en développant la définition de Bustamante :

« Le présent article ne concerne que les baies dont un seul Etat est riverain.

Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tirée en travers de l'entrée de l'échancrure. »

Le même article indique, dans son paragraphe 4, la largeur d'entrée d'une baie resserrée :

« Si la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas vingt-quatre milles, une ligne de démarcation peut être tracée entre ces deux laisses de basse mer et les eaux ainsi enfermées sont considérées comme eaux intérieures. » (1)

Enfin, l'article 7 déclare dans son paragraphe 6 :

« Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites " historiques ", ni dans le cas où le système des lignes de base droites, prévu par l'article 4, est appliqué. » (2)

3) LES DÉTROITS RESSERRÉS

Avant de définir les détroits resserrés, il convient d'envisager les détroits d'une manière générale et de déterminer leur régime juridique.

(1) Le paragraphe 5 du présent article indique également que « lorsque la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie excède vingt-quatre milles, une ligne de base droite de vingt-quatre milles est tracée à l'intérieur de la baie, de manière à enfermer la superficie d'eau la plus grande qu'il soit possible de délimiter par une ligne de cette longueur ».

(2) Les termes « baies dites historiques » désignent les baies qui, de toute ancienneté, sont considérées par tous comme eaux nationales du riverain.

En doctrine, on distingue deux hypothèses principales suivant que le détroit relie deux mers libres ou une mer libre à une mer intérieure.

a) Dans la première hypothèse, on peut distinguer deux cas :

1° Si les deux rives du détroit appartiennent à des Etats différents et que la largeur du détroit excède le double de la mer territoriale, la bande restée en dehors des eaux territoriales de chaque riverain est considérée comme mer libre. Si la largeur du détroit est moins grande que le double de la mer territoriale, les eaux territoriales de chaque riverain s'étendent jusqu'à la ligne médiane.

2° Si les deux rives appartiennent à un seul Etat et que la largeur du détroit excède le double de la mer territoriale, les eaux du détroit restées en dehors des eaux territoriales appartiennent à la mer libre. Si la largeur du détroit est moins que le double de la mer territoriale, les eaux du détroit ne constituent que des eaux territoriales.

b) Dans la deuxième hypothèse, on peut distinguer également deux cas :

1° Si les deux rives du détroit et la côte de la mer intérieure appartiennent à des Etats différents et que la largeur du détroit excède le double de la mer territoriale, la bande centrale est libre. Si la largeur du détroit est moins grande que le double de la mer territoriale, les eaux territoriales de chaque Etat riverain sont limitées par la ligne médiane.

2° Si les deux rives du détroit et la côte de la mer intérieure appartiennent à un seul Etat, le régime du détroit dépend de sa largeur qui est comptée par certains auteurs (1) suivant le système du double de la mer territoriale, et par d'autres (2), suivant le système adopté pour les baies. D'après ce dernier système auquel nous nous rallions, c'est seulement au cas où les deux rives du détroit et la côte de la mer intérieure appartiennent à un seul Etat et où la largeur du détroit n'excède pas vingt-quatre milles qu'il sera question d'un « détroit resserré » et d'eaux nationales.

4) LES CANAUX

Les canaux sont des voies artificielles de communication entre deux mers. Les canaux interocéaniques, c'est-à-dire reliant deux mers libres, font également partie du domaine étatique ; par conséquent, l'Etat sur le territoire duquel ils sont construits n'a pas le devoir de les ouvrir à la navigation internationale. Mais, il existe, en général, des conventions spéciales admettant la navigation internationale sous certaines conditions exigées par l'Etat riverain en ce qui concerne sa conservation et sa sécurité.

(1) DELBEZ, *Les principes généraux du droit international public*, p. 234.

(2) ACCIOLY, *op. cit.*, t. II, p. 133.

5) LES MERS INTÉRIEURES

Elles sont entourées de terres de tous les côtés, et on les appelle « non fermées » ou « fermées » suivant qu'elles ont ou qu'elles n'ont pas une communication navigable avec l'Océan.

a) Dans la première hypothèse, on peut distinguer deux cas :

1° Si plusieurs Etats possèdent les côtes et le passage, la majorité des auteurs soutient que la mer intérieure doit être libre.

2° Si un seul Etat possède toutes les côtes et le passage, la mer intérieure constitue le territoire maritime de l'Etat en question.

b) Dans la deuxième hypothèse, on peut également distinguer deux cas :

1° Si plusieurs Etats possèdent les côtes de la mer intérieure fermée, la majorité des auteurs, suivant la suggestion de Dndley Field (1), est d'avis que la partie centrale, restée en dehors des mers territoriales des Etats environnants, doit appartenir d'une manière commune aux Etats en question.

2° Si un seul Etat possède les côtes de la mer intérieure fermée, celle-ci appartient à l'Etat riverain.

II. — DOMAINE AÉRIEN

Comme la haute mer, l'air qui la surplombe est libre en temps de paix. Cette règle est confirmée par l'article 2 de la Convention sur la haute mer de Genève, qui parmi les libertés relatives à cette mer mentionne celle de la survoler. Cependant, selon le dernier alinéa du même article :

« 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. »

Quant au domaine étatique aérien et à son régime juridique, diverses théories ont été formulées. L'une affirme que l'air est entièrement libre ; une autre, qu'il est composé de deux couches superposées, la supérieure ouverte à tous et l'inférieure réservée à l'Etat sous-jacent ; enfin une troisième théorie, généralement adoptée par le droit international positif, déclare que l'air appartient sans limitation de hauteur à l'Etat sous-jacent.

(1) ACCIOLY, *op. cit.*, t. II, p. 129.

Ainsi, l'article premier de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne de 1919 a la teneur suivante :

« Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national, métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire. »

De même, l'article 2 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 déclare :

« La souveraineté de l'Etat riverain s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au lit et au sous-sol de cette mer. »

La Convention de 1919 reconnaît, en temps de paix, aux aéronefs privés de chaque Etat contractant, la liberté de passage inoffensif et d'atterrissage dans les domaines des autres Etats contractants pourvu que les conditions établies dans la Convention soient observées (art. 2), et en particulier que l'itinéraire fixé par l'Etat survolé soit suivi par les aéronefs en question (art. 15).

Cependant, la Convention de 1919 ne définit pas le passage inoffensif. D'après Accioly, ce droit implique « le vol d'un aéronef privé sur le territoire d'un Etat, effectué conformément aux règlements de celui-ci et sans la pratique d'actes qui attentent contre la sécurité, l'ordre public ou les intérêts fiscaux ou douaniers dudit Etat ».

Quant aux aéronefs militaires, ils peuvent traverser l'atmosphère d'un Etat étranger « moyennant une autorisation spéciale et temporaire, dans chaque cas » (2).

Nous nous contenterons enfin de signaler ici que les règles aériennes applicables en pays neutre sont beaucoup plus sévères que celles qui valent en temps de paix. Etant donné que ces règles sont en rapport étroit avec le sort des victimes de la guerre, nous préférons les examiner à ce propos (3).

(1) ACCIOLY, *op. cit.*, t. II, p. 174.

(2) *Ibid.*, p. 175.

(3) Voir, ci-dessous, pp. 186-190.

CHAPITRE II

NAVIRES ET AÉRONEFS

I. — NAVIRES

A) Définition et identité du navire

Plusieurs critères sont proposés pour définir le navire : la forme et la construction, la flottabilité, la navigabilité ou plus particulièrement la navigabilité du navire par ses propres moyens, les signes extérieures, l'armement, l'équipage et enfin l'affectation au transport de personnes ou de choses.

En apportant quelques modifications à la définition de Gidel (1), nous proposons de définir le navire dans son sens le plus large comme suit :

« Le navire est tout appareil qui, ayant des marques officielles d'identité et de pavillon, peut naviguer sur la surface de l'eau et en plongée, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, en vue de remplir un service public ou privé. »

On entend par l'identité d'un navire, son nom, son port d'attache, son tonnage et sa nationalité ; le tonnage s'exprime en tonnes ; pour le navire de guerre la nationalité résulte du fait qu'il appartient à un Etat déterminé, que son équipage est composé des militaires de cet Etat et que le navire représente lui-même la souveraineté de l'Etat dont il porte le pavillon ; pour le navire de commerce, la nationalité découle des conditions fixées par les lois nationales.

(1) GIDEL, *Le droit international public de la mer*, t. I, p. 70, déclare que « le navire de mer de surface n'est pas seulement tout engin flottant, mais tout engin, quelles que soient ses dimensions et sa dénomination, apte à se mouvoir dans les espaces maritimes (à l'exclusion des autres milieux) avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé ».

B) Classification des navires

La classification généralement admise par la doctrine et le droit positif consiste à distinguer les « navires publics » et les « navires privés ».

La question se pose cependant de savoir quel est le critère pour déterminer la qualité publique ou privée des navires.

D'après Cobbett et Westlake, il réside dans la qualité publique ou privée du propriétaire (1).

D'autres distinguent les navires selon la nature du service auquel ils sont affectés.

A cet égard, Ferguson et Rivier prennent en considération le fait d'être au service de l'Etat ou d'un particulier, sans distinguer dans le premier cas suivant que les navires publics sont employés par l'Etat à des fins commerciales ou publiques (2).

Despagnet, de Boeck, de Louter, van Praag, Fauchille (3), Gidel (4) et Accioly (5) se basent directement sur le fait qu'un service public ou privé est rempli par le navire.

« Par service public, écrit Fauchille, il faut, à notre sens, entendre un service d'Etat, c'est-à-dire non pas un service accompli dans l'intérêt du public, pour les besoins de la collectivité, mais un service qui rentre dans les attributions essentielles de l'Etat, qui constitue de la part de celui qui l'exerce un acte de la puissance publique. » (6)

Il convient d'examiner maintenant quels sont les navires compris dans les deux catégories :

1) LES NAVIRES PUBLICS

Suivant la nature des intérêts en cause, la doctrine généralement admise subdivise les navires publics en navires militaires et en navires civils.

a) Les navires publics militaires.

La doctrine est assez fluctuante en ce qui concerne la terminologie et la classification des navires faisant partie de la force militaire de l'Etat. Dans son sens le plus large, la Convention sur la haute mer, adoptée à Genève en 1958, définit comme suit le navire de guerre à son article 8, § 2 :

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. I, partie II, p. 891.

(2) *Id.*

(3) *Id.*

(4) GIDEL, *Le droit international public de la mer*, t. I, pp. 98-99.

(5) ACCIOLY, *op. cit.*, t. II, p. 236.

(6) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. I, partie II, p. 892.

« Aux fins des présents articles, l'expression " navire de guerre " désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire. »

Nous subdivisons ces navires de guerre au sens le plus large en trois groupes suivant leur fonction et certains actes dont ils sont les sujets ou les objets :

1° Les navires de guerre proprement dits ou navires de combat.

Les navires de guerre au sens le plus étroit constituent ceux qui sont armés pour attaquer l'ennemi. Les navires de combat de toute sorte, tels que les vaisseaux cuirassés, les croiseurs, les canonnières, les torpilleurs, les contre-torpilleurs, les portes-avions et les sous-marins peuvent être comptés dans ce groupe.

Tous ces navires peuvent exercer le droit de capture à l'égard des navires ennemis, et aussi le droit de prise à l'égard de certains navires de commerce neutres se livrant à la contrebande. Ils ont, par conséquent, le droit d'arrêter et de visiter les navires de commerce neutres suspects d'avoir pratiqué la contrebande de guerre et l'assistance hostile (1). Les navires de guerre neutres échappent à de tels contrôles.

2° Les navires auxiliaires.

A côté des navires de combats, on a des navires spécialement construits et aménagés ou transformés en navires de guerre conformément aux articles 3 à 6 de la VII^e Convention de La Haye de 1907 pour rendre des services aux navires de guerre proprement dits, par exemple pour le transport des marins, des munitions de guerre, du combustible, des vivres, de l'eau, du matériel de réparation, des dépêches et des informations.

Il faut signaler ici que d'après l'Institut de droit international les navires de commerce affrétés ou requis dans un but exclusivement militaire mais sans être soumis à l'autorité directe et immédiate de l'Etat n'appartiennent pas à cette catégorie (2).

Mise à part la différence entre les services rendus par les navires de combat et les navires auxiliaires, leur régime juridique est le même.

3° Les navires-hôpitaux.

En doctrine, ces navires sont parfois appelés aussi « navires auxiliaires » du fait qu'ils rendent un service auxiliaire à la force navale dont ils dépendent. Cependant, ils se distinguent des navires auxiliaires proprement dits, non seulement par le service spécial qu'ils

(1) Voir la disposition de l'article 14 de la Convention « maritime » de 1949, concernant particulièrement l'exercice du droit de reprise à l'égard des blessés et malades, ci-dessous p. 102, note 1.

(2) *A.I.D.I.*, vol. XVII, 1898, p. 38.

rendent à certaines catégories de personnes, mais aussi du point de vue de leur condition juridique (1).

En effet, la Convention « maritime » de 1949 protège d'abord, à son article 22, « les navires-hôpitaux, c'est-à-dire les navires construits ou aménagés par les Puissances, spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, de les traiter et de les transporter... », puis à son article 33, « les navires de commerce qui auront été transformés en navires-hôpitaux » en stipulant que ceux-ci « ne pourront être désaffectés pendant toute la durée des hostilités ».

La même Convention protège ensuite les navires-hôpitaux de l'assistance privée, qui sont assimilés aux navires-hôpitaux militaires, c'est-à-dire les navires-hôpitaux utilisés par des Sociétés nationales de la Croix-Rouge, par des Sociétés officiellement reconnues ou par des particuliers soit de pays belligérants (art. 24 de la Convention « maritime ») soit de pays neutres (art. 25 *ibid.*).

Après avoir indiqué la nature juridique et la classification des navires-hôpitaux, disons un mot de leur régime juridique.

Il résulte des tâches dévolues aux navires-hôpitaux qu'ils ne peuvent pas procéder à des actes d'hostilité, tels que la capture et la visite. L'article 22 déclare en outre qu'ils « ne pourront en aucune circonstance être attaqués ni capturés, mais seront en tout temps respectés et protégés », à condition de remplir certaines formalités.

Cependant, l'article 31 de la même Convention stipule que « les Parties au conflit auront le droit de contrôle et de visite sur les navires et embarcations visés aux articles 22, 24, 25 et 27 ».

Par contre, les navires-hôpitaux militaires relevant d'une Puissance neutre ne sont pas soumis au droit de visite tant qu'ils sont au service de leur propre marine.

b) Les navires publics civils.

Fauchille les définit comme suit :

« Les navires publics civils sont commandés par un fonctionnaire civil de l'Etat et montés par un équipage à la discrétion de l'Etat ou de ses représentants : appartenant à l'Etat ou créés par lui, ils ont pour mission de procéder aux opérations de la police ou de la douane et d'autres analogues. » (2)

On peut distinguer parmi les navires publics civils les catégories suivantes :

1° Les navires exerçant des fonctions de surveillance ou de contrôle (police, douane, santé).

2° Les navires chargés d'un service de voirie (dragues, bateaux chargés du service des phares et batisses, navires brise-glace).

(1) Voir également la différence avec les autres navires de guerre du point de vue du séjour dans les ports neutres, ci-dessus, p. 9.

(2) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. I, partie II, p. 892.

- 3° Les navires servant à l'instruction publique (navires-école) (1).
- 4° Les navires affectés exclusivement au service de souverains ou chefs d'Etat et de représentants diplomatiques.
- 5° Les navires munis d'un sauf-conduit ou d'une licence (2).
- 6° Les navires de cartel (3).

Cette énumération n'est d'ailleurs pas limitative.

Remarquons en outre que la plupart des navires publics civils sont affectés à des services d'une nature pacifique, mais ils sont tous placés sous l'autorité d'un fonctionnaire civil, et non d'un commandant militaire et cela permet de les distinguer formellement des navires de guerre, tels qu'ils sont définis à l'article 8, § 2, de la Convention sur la haute mer (4).

Cependant, c'est bien la nature des services auxquels ils sont affectés qui justifie le régime particulier prévu à leur égard.

L'Institut de droit international s'est prononcé à ce sujet dans son Manuel des lois de la guerre maritime dans les rapports entre belligérants, adopté à sa session d'Oxford en 1913. Après avoir généralement admis le principe de la capture des navires belligérants, les articles 33 et 115 du Manuel prévoient que les navires de la marine militaire d'un belligérant pris par son adversaire deviennent la propriété de celui-ci dès qu'ils sont en sa possession ; au contraire, les navires publics civils et les navires privés de nationalité ennemie sont sujets à confiscation sous réserve d'une décision de la juridiction des prises. Leur destruction n'est envisagée que dans certaines conditions prévues à l'article 104 (5).

L'Institut, auquel se rallie généralement la doctrine, établit ensuite une série d'exceptions à la règle de la capture des navires belligérants qui ne sont pas des navires de guerre.

Ainsi, sont exempts de saisie : 1° les navires-hôpitaux militaires (art. 41), 2° les bâtiments hospitaliers (art. 42), 3° les navires de cartel (art. 45), 4° les navires chargés de missions religieuses, scientifiques

(1) SIBERT, *Traité de droit international public*, t. I, p. 941, prévoit avec GMEL, les deux catégories précédentes et troisièmement « les navires chargés d'un service scientifique (bâtiment-école, navires d'études océanographiques) ». Nous considérons le service scientifique comme privé.

(2) Ce sont des navires auxquels le belligérant donne la permission de se rendre d'un port déterminé à un autre expressément désigné.

(3) Ce sont des navires autorisés par l'un des belligérants à entrer en pourparlers avec l'autre ou à échanger des prisonniers de guerre.

(4) Voir le texte, ci-dessus, pp. 16-17.

(5) L'article 104 déclare dans ses premier et deuxième alinéas :

« Il n'est permis aux belligérants de détruire les navires ennemis saisis qu'en tant qu'ils sont sujets à confiscation et en présence d'une nécessité exceptionnelle, c'est-à-dire lorsque l'exigent la sécurité du navire capteur ou le succès des opérations de guerre dans lesquelles celui-ci est engagé.

Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté, et tous les papiers de bord et autres pièces que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture devront être transbordés sur le navire capteur. Il en sera de même, dans la mesure du possible, pour les marchandises. »

ou philanthropiques (art. 46), 5° les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière, ou à des services de petite navigation locale, y compris ceux qui sont exclusivement affectés au pilotage ou au service des phares, comme aussi les navires destinés à naviguer principalement sur les fleuves, canaux et lacs (art. 47), 6° les navires munis d'un sauf-conduit ou d'une licence (art. 48) (1).

Mais, à défaut d'un principe général, la question la plus importante qui se pose est de savoir si des navires publics affectés à des services d'une nature pacifique seraient également exempts de saisie s'ils appartiennent à la marine militaire.

Une interprétation stricte et formelle du Manuel de l'Institut conduit à dire que parmi les navires appartenant à la marine militaire seuls les navires-hôpitaux et les navires de cartel (2) sont exempts de saisie. Le silence de l'Institut à l'égard d'autres navires militaires affectés à des services de nature pacifique serait donc significatif.

Cependant, une interprétation extensive permettrait d'appliquer le principe d'exemption à d'autres navires en faisant valoir qu'ils accomplissent eux aussi des services de nature pacifique, et qu'il importe peu qu'ils soient dirigés par un militaire.

En effet, l'article 49 du Manuel semble soutenir ce point de vue en stipulant que « les exceptions visées dans les articles 41, 42, 45, 46, 47 et 48 cessent d'être applicables si les navires qui en font l'objet participent d'une façon quelconque aux hostilités ou commettent d'autres actes qui sont interdits aux neutres comme assistance hostile » (3).

D'autre part, on peut invoquer aussi l'article 47, al. 2, selon lequel « il est interdit de profiter du caractère inoffensif desdits bateaux pour les employer dans un but militaire en leur conservant leur apparence pacifique ». Cette disposition ne considère donc pas l'appartenance à la marine militaire comme une condition nécessaire de l'emploi du navire dans un but militaire.

Cependant, à notre avis, si l'Institut a admis que les navires-hôpitaux militaires et les navires de cartel fonctionnent sous l'autorité militaire, c'est qu'il s'agit d'une pratique universellement suivie. Il n'en est pas de même pour un navire affecté au service des phares ou au pilotage. Quand ceux-ci fonctionnent sous l'autorité militaire, il y a lieu de présumer qu'ils poursuivent un but militaire. Il faut donc interpréter les exceptions prévues par le Manuel d'une manière stricte et textuelle.

En outre, le droit conventionnel international est encore plus limitatif quant aux exceptions. La XI^e Convention de La Haye, relative à

(1) Remarquons que ces exemptions ne tiennent pas compte de la nature publique ou privée des navires, ni de leur statut militaire ou civil.

(2) Ainsi, le Manuel déclare, dans son article 45, que les navires de cartel sont exempts de saisie « même s'ils appartiennent à la marine militaire ».

(3) D'après l'article 49, al. 2, « il en est de même si, sommés de s'arrêter pour être soumis à la visite, ils essayent de s'y soustraire par la force ou par la fuite ».

certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, n'en prévoit que deux en ce qui concerne les navires : les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation (art. 3) et les navires chargés de missions religieuses, scientifiques et philanthropiques (art. 4).

Signalons enfin que l'exemption des navires de la capture ne signifie pas qu'ils sont aussi exempts du contrôle de leurs adversaires.

Ainsi, le Manuel d'Oxford de 1913 prévoit à son article 32 :

« Tous les navires autres que ceux de la marine de guerre, qu'ils appartiennent à l'Etat ou à des particuliers, peuvent être sommés par un bâtiment de guerre belligérant de s'arrêter pour qu'il soit procédé, à leur bord, à une visite et à des recherches. »

Quant aux navires publics des neutres, comme nous l'avons déjà remarqué à propos de l'article 49 du Manuel de 1913, ils ne sont sujets à capture qu'en cas d'assistance hostile.

A la différence des navires publics des belligérants, la doctrine établit généralement une restriction au droit de visite des belligérants sur les navires publics des neutres. Mais, le critère de cette restriction est discuté parmi les auteurs.

D'après Accioly (1), les navires publics des neutres sont exempts de visite quand ils sont « employés à un service militaire », et d'après Gessner, Perels et Oppenheim (2), quand ils sont « commandés par un officier de la marine militaire ». Nous nous rallions à ce point de vue qui est conforme à la définition formelle du navire de guerre donnée par l'article 8, § 2, de la Convention sur la haute mer de 1958.

Avant de passer à l'examen des navires privés, remarquons que certains auteurs (3) admettent l'existence d'une catégorie intermédiaire entre les navires publics et privés, celle des « navires d'utilité publique ». Ainsi, Fauchille les distingue des navires publics :

« ...les navires publics seraient ceux affectés à un service de puissance publique, que l'Etat seul peut remplir, et les navires d'utilité publique ceux chargés d'un service public que des particuliers peuvent accomplir aussi bien que l'Etat... » (4)

Il s'agit ici notamment de services religieux et philanthropiques.

Etant donné que ces services peuvent être assumés par l'Etat aussi bien que par des particuliers, comme d'autres services de nature privée, et qu'il est difficile de distinguer avec précision entre la nature privée et l'utilité publique, nous avons rangé parmi les navires privés ceux qui remplissent des services d'utilité publique.

(1) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 454.

(2) OPPENHEIM, *International law*, vol. II, p. 849 et note 3.

(3) SIBERT, *op. cit.*, t. I, p. 941 ; FAUCHILLE, *op. cit.*, t. I, partie II, p. 893.

(4) FAUCHILLE, *id.*

2) LES NAVIRES PRIVÉS (1)

Fauchille définit les navires privés comme suit :

« Tous autres navires, qu'ils soient la propriété d'un Etat ou de particuliers, mais à bord desquels on ne rencontre pas l'élément de la représentation du pouvoir souverain, ne constituent au contraire que des navires privés. » (2)

On peut distinguer, parmi les navires privés, les catégories suivantes :

- 1° Les navires de plaisance.
- 2° Les navires affectés à la grande pêche ou au commerce.
- 3° Les paquebots-poste.
- 4° Les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale (3).
- 5° Les navires chargés de missions religieuses, scientifiques et philanthropiques.
- 6° Les navires-hôpitaux utilisés par des Sociétés nationales de la Croix-Rouge, par des Sociétés de secours officiellement reconnues ou par des particuliers.

Les trois premières catégories sont sujettes à capture, tandis que les suivantes ne le sont pas, comme nous l'avons vu à propos des navires publics.

Relativement aux paquebots-poste, l'Institut admet que :

« En dehors des stipulations conventionnelles spéciales, ils ne doivent bénéficier d'aucune autre immunité que celle qui est nécessaire à l'accomplissement sans retard du service dont ils sont chargés : c'est-à-dire qu'ils doivent être exempts de la saisie ou de l'arrêt ou de la détention. »

Pour le reste, ils doivent être assimilés aux navires de commerce (4). Mais les paquebots-poste portant pavillon belligérant peuvent être saisis en tant qu'ennemis, selon l'article premier de la XI^e Convention de La Haye de 1907.

Quant aux paquebots-poste neutres, l'article 2 de la même Convention dispose que :

« L'inviolabilité de la correspondance postale ne soustrait pas les paquebots-poste neutres aux lois et coutumes de la guerre sur mer concernant les navires de commerce neutres en général. Toutefois, la visite n'en doit être effectuée qu'en cas de nécessité, avec tous les ménagements et toute la célérité possible. »

(1) En pratique et en doctrine, on les dénomme plutôt « navires de commerce ».

(2) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. I, partie II, pp. 892-893.

(3) Selon FAUCHILLE, *ibid.*, t. II, partie IV, p. 483, ce sont, par exemple, des navires « qui transportent des vivres et approvisionnements dans une île voisine de la côte ».

(4) *A.I.D.I.*, vol. XXXIII, 1927, t. I, pp. 241-242 ; *ibid.*, vol. XXXIV, 1928, pp. 563-565.

Comme nous l'avons déjà vu à propos des navires publics civils, tous les navires privés sont soumis au droit de visite. Cependant, la règle semble recevoir une exception en ce qui concerne les navires de commerce neutres convoyés par des navires de guerre de leur nationalité. Mais, l'exception n'est pas universellement admise.

L'article 32, at. 6, du Manuel d'Oxford de 1913 dit que :

« Les navires convoyés par un bâtiment de guerre neutre ne sont soumis à la visite que dans la mesure des règles relatives aux convois. » (1)

Ces règles sont contenues dans la Déclaration de Londres du 26 février 1909 (articles 61 et 62).

II. — AÉRONEFS

A) Définition et identité de l'aéronef

Parallèlement à la définition du navire, il y a des controverses aussi pour celle de l'aéronef. Elles pourraient être résolues par une codification du droit aérien international qui tiendrait compte des développements techniques récents (2).

Par analogie aux navires, nous adoptons la définition suivante :

« L'aéronef est tout appareil qui, ayant des marques officielles d'identité, peut naviguer dans l'espace en vue de remplir un service d'intérêt public ou privé. »

Tout ce que nous avons dit à propos de l'identité du navire serait à peu près valable ici.

B) Classification des aéronefs

On pourrait également se baser sur la classification générale des navires. Divers projets de conventions (3) et les auteurs sont d'accord pour classer les aéronefs en aéronefs publics et en aéronefs privés. Des controverses surgissent cependant pour les aéronefs militaires (4) dont nous allons nous occuper.

(1) *A.I.D.I.*, vol. XXVI, 1913, p. 650.

(2) La Convention sanitaire internationale pour la navigation aérienne de 1923 définit l'aéronef comme suit : « Tout appareil pouvant se soutenir dans l'espace grâce aux réactions de l'air et destiné à la navigation aérienne ». (Citation de KROELL, *Traité de droit international public aérien*, t. II, p. 50).

(3) Voir les articles 40, 41 et 47 du Projet préparé par la Conférence de navigation aérienne qui s'est tenue à Paris en 1910, et les articles 30 et 31 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919.

(4) Contrairement à ce qui se passe pour les « navires de guerre » au sens large, les termes « aéronefs militaires » sont beaucoup plus usités.

Pour leur définition, l'un ou l'autre des critères suivants ou quelques-uns d'entre eux ont été proposés : la qualité publique du propriétaire de l'appareil, les signes extérieurs de reconnaissance (comme par exemple, avoir à bord un certificat spécial, ou porter la marque nationale de l'Etat), divers éléments de construction (d'après la loi nationale de l'Etat dont l'aéronef bat le pavillon) et la nature du service auquel l'aéronef est affecté (1).

Aucun de ces critères ne pourrait donner seul une définition complète. Nous choisissons celle de Giannini complétée par Kroell :

« Sont considérés comme militaires, les aéronefs munis de marques d'identité militaire et ceux qui, par leurs conditions de construction et d'armement, sont destinés à des buts de guerre.

Sont présumés militaires, les aéronefs militaires dont le commandant et l'équipage sont des militaires en uniforme » (2), « ainsi que les appareils qui participent directement ou indirectement à des opérations de guerre de l'Etat dont ils portent la nationalité. » (3)

Quant à leur classification, il est possible de distinguer : 1° les aéronefs de guerre proprement dits, 2° les aéronefs auxiliaires, 3° les aéronefs sanitaires et 4° les aéronefs à pilote automatique.

Ces derniers ne sont pas considérés comme des aéronefs au sens propre, parce que, d'après le critère contenu dans l'article 31 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne de 1919, ils ne sont pas commandés par un « militaire commissionné à cet effet ».

Par ailleurs, la nature juridique des aéronefs militaires a donné lieu à des controverses. Faut-il les considérer comme une arme, un matériel ou un navire de guerre ? L'opinion générale considère que tout aéronef constitue un matériel au sens général et tout aéronef militaire, un matériel de guerre, quand il est destiné à être employé à des fins de guerre ; il n'est donc pas une munition de guerre. Il en est de même pour l'aéronef auxiliaire et l'aéronef à pilote automatique utilisé à des fins de guerre. D'autre part, un hydravion qui est capable d'amerrir ne saurait être considéré comme un navire de guerre.

Parmi les aéronefs militaires, seuls les aéronefs sanitaires jouissent d'un statut particulier fixé dans les Conventions de Genève de 1949.

Le régime juridique général des aéronefs en ce qui concerne la capture et la visite est le même que celui des navires, sous réserve des particularités d'application qui relèvent de leur nature.

(1) MING-MINFENG, *Le statut juridique de l'aéronef militaire*, pp. 26-49.

(2) KROELL, *op. cit.*, t. II, pp. 54-55.

(3) *Ibid.*, p. 56.

CHAPITRE III

VICTIMES DE LA GUERRE

I. — BLESSÉS, MALADES ET NAUFRAGÉS

A) Définition du blessé et du malade

1) GÉNÉRALITÉS

On ne rencontre guère dans les Conventions de Genève, ni dans les Conventions de La Haye, de définition du « blessé » et du « malade ». Pictet et ses collaborateurs déclarent dans leur Commentaire de la I^{re} Convention de Genève de 1949 :

« On n'a jamais tenté, dans les Conventions de Genève, de définir ce qu'il faut entendre par un militaire " blessé ou malade ". De même, on ne s'est jamais préoccupé de déterminer le degré de gravité qu'une blessure ou une maladie devait présenter pour entraîner le droit au respect. Et cela est heureux, car une définition, en raison de son caractère forcément limitatif, aurait ouvert la porte à toutes les interprétations et à tous les abus. » (1)

Nous partageons cette opinion dans la mesure où elle approuve le silence de la Convention au sujet du degré de gravité d'une blessure ou d'une maladie qui serait requis pour entraîner le droit au respect. En effet, les blessures peuvent être occasionnées par diverses armes et les maladies avoir des causes multiples ; leur degré de gravité est un élément technique qu'il faut laisser à l'appréciation des médecins compétents. Tout essai de le définir dans un texte juridique risquerait de conduire à des complications inutiles et à des malentendus.

En revanche, nous sommes d'avis qu'il y aurait avantage à donner une définition du « blessé » et du « malade » dans les Conventions de Genève afin de déterminer de manière précise la qualité juridique

(1) PICTET, *Commentaire*, vol. I, « La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne », pp. 149-150.

propre des militaires blessés et malades qui forment une catégorie juridiquement avantagée. En effet, la question se pose de savoir dans quelles conditions exactes et à partir de quel moment les militaires ayant la qualité de « blessé » ou de « malade » peuvent réclamer le « respect », la « protection » et les « soins » que leur accordent les dites Conventions.

En outre, contrairement à l'opinion des commentateurs, nous croyons que l'absence d'une définition ouvre davantage la porte aux interprétations différentes tant dans la doctrine que dans la pratique et qu'elle favorise les abus.

2) DÉFINITIONS DOCTRINALES

On sait que le blessé est celui qui a une ou plusieurs blessures. L'Encyclopédie donne une définition plus détaillée :

« Par blessé, on entend aujourd'hui non seulement les soldats atteints par les projectiles ou par les armes blanches mais aussi ceux qui ont subi les effets de gaz, de produits vésicants, de traumatismes divers, etc... » (1)

On pourrait y ajouter les effets des rayonnements radioactifs des armes nucléaires.

Quant au malade, l'Encyclopédie en donne la définition suivante :

« Celui dont la santé est altérée, qui éprouve quelque trouble dans les fonctions de ses organes. » (2)

Ces définitions générales n'expliquent pas le sens juridique qu'il faut donner aux termes « blessé » et « malade » dans le cadre des Conventions de Genève.

On donne dans le Commentaire de la I^{re} Convention, la définition suivante :

« La signification des mots " blessés et malades " est une question de bon sens et de bonne foi. Ils couvrent les militaires qui, en raison d'une blessure ou d'une maladie quelles qu'elles soient, sont tombés, ou qui, à la suite d'une appréciation personnelle de leur état de santé, ont renoncé à la lutte et déposé leurs armes. C'est cette chute à terre, cet abandon des armes, qui donnent naissance à la protection. » (3)

P. Guggenheim, critiquant cette définition, en donne une autre :

« Il y a lieu d'admettre — contrairement à l'opinion des commentateurs — que la situation de " blessé " et de " malade " n'est pas caractérisée uniquement par la renonciation à la lutte, le fait de déposer les armes et l'appréciation personnelle de leur état de santé, mais que le " respect " et la " protection " stipulés à l'art. 12 découlent en outre de l'existence d'une blessure ou d'une maladie correspondant à la conception que s'en font les nations civilisées. » (4)

(1) Larousse XX^e siècle, t. I, p. 732.

(2) *Ibid.*, t. V, p. 27.

(3) PICRET, *op. cit.*, p. 150.

(4) GUGGENHEIM, *Traité de droit international public*, t. II, p. 436, note 2.

Dans leur Commentaire de la II^e Convention, Pictet et ses collaborateurs présentent une nouvelle définition, renonçant ainsi, semble-t-il, à certains éléments de la précédente :

« La signification de ces mots (blessés et malades) est une question de bon sens et de bonne foi. Ils couvrent les militaires qui, en raison d'une blessure ou d'une maladie, sont tombés ou ont renoncé au combat. C'est la blessure et la chute, c'est la renonciation, qui donnent naissance à la protection. » (1)

3) LA CRITIQUE DE CES DÉFINITIONS ET LA DÉFINITION PROPOSÉE

Quelles sont les conditions juridiques de la qualité propre des blessés et malades qui peuvent entraîner le respect, la protection et les soins qui leur sont dus ? (2). Avant de répondre à cette question, nous dirons d'emblée que, si un militaire, malgré une blessure ou une maladie, continue à combattre, il est évident qu'il ne sera pas sous la protection de la Convention de Genève. D'autre part, si un militaire se rend à l'ennemi, en cessant de combattre, il est, en qualité de simple prisonnier de guerre, au bénéfice de la III^e Convention de Genève de 1949, relative au traitement des prisonniers de guerre. Enfin, s'il a de plus, la qualité de blessé ou de malade, il appartient à une catégorie particulière, et aura droit au « respect », à la « protection » et aux « soins » que lui accordent à la fois les Conventions de Genève I, II et III. En pareil cas, la condition de la renonciation à la lutte à la suite d'une appréciation personnelle, ou bien, celle de la renonciation à la lutte, accompagnée effectivement d'une blessure ou d'une maladie correspondant à la conception que s'en font les nations civilisées, comme le dit Guggenheim, peut-elle entraîner le respect, la protection et les soins ?

Une seule appréciation ne pourrait-elle pas donner lieu à des abus au cas où elle serait fautive ou difficile à prouver ? D'autre part, ne serait-il pas dangereux qu'un militaire, pour obtenir le bénéfice du respect, de la protection et des soins dans le cadre des Conventions de Genève, soit dans l'obligation de prouver l'existence d'une blessure ou d'une maladie ou qu'il doive attendre que celles-ci soient découvertes ou diagnostiquées par les médecins ? Si ces conditions étaient absolument exigées des blessés et des malades dont les blessures et les maladies ne seraient pas immédiatement trouvées ou diagnostiquées, ces personnes en souffriraient ; leur état de santé serait mis en danger ; et cela serait plus dangereux que l'admission provisoire d'une appréciation personnelle exprimée de bonne foi, ou d'une simple exagération ; cela serait plus dangereux aussi que le risque d'abus

(1) PICTET, *Commentaire*, vol. II, « La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer », p. 89.

(2) Voir, sur ce sujet, R.-J. WILHELM, *Le caractère des droits accordés à l'individu dans les Conventions de Genève*.

en vue de profiter du respect et de la protection, car dans ce cas, au moins il n'y aurait pas de préjudice irréparable.

D'ailleurs, étant donné qu'il serait parfois difficile de deviner sur le champ l'existence d'une blessure ou d'une maladie, et par conséquent, l'authenticité d'une déclaration, dans les conditions du combat et vu l'insuffisance des moyens du service sanitaire pour procéder immédiatement à un diagnostic, il nous paraît logique et conforme aux buts des Conventions de Genève que la qualité juridique de blessé ou de malade soit reconnue dès que le militaire, renonçant à la lutte, manifeste son appréciation personnelle.

L'existence d'une blessure ou d'une maladie est une question médicale qui nécessitera peut-être des examens approfondis ; elle ne doit donc pas être exigée comme une condition préalable. En revanche, la qualité de blessé ou de malade cessera dès que l'absence de blessure ou de maladie aura été établie.

Si la signification des mots « blessé et malade » était simplement une question de bon sens et de bonne foi, selon les Commentaires des Conventions I et II, il en résulterait que l'on ne pourrait pas garantir aux blessés et malades la protection la plus complète, car ces notions de bon sens et de bonne foi, bien qu'elles soient la base même des relations internationales, manquent de précision et laissent la porte ouverte à l'arbitraire.

Nous proposons donc de définir les blessés et les malades en reprenant la définition du Commentaire de la I^{re} Convention de Genève, mais en y ajoutant une réserve :

« Sont des blessés et des malades, les militaires qui, en raison d'une blessure ou d'une maladie, quelles qu'elles soient, sont tombés ou qui, par suite d'une appréciation personnelle de leur état de santé, ont renoncé à la lutte et déposé leurs armes, cette appréciation personnelle devant faire ultérieurement l'objet d'une vérification par une personne compétente. »

B) Définition du naufragé

Les Conventions de Genève ne définissent pas non plus le naufragé. Cependant, l'article 12 de la Convention « maritime » de 1949 cite, à titre d'exemple, quelques cas de naufragé.

Nous soutenons également ici l'idée qu'il faudrait définir le naufragé dans la Convention « maritime », pour savoir dans quelles circonstances et à partir de quel moment celui-ci doit être sauvé, protégé, respecté et soigné.

Pour l'Encyclopédie, le naufragé est « celui qui a fait un naufrage » (1) et sous « naufrage » on lit :

« Si l'on se réfère à l'étymologie, un naufrage suppose la rupture du bâtiment qui navigue ; mais l'usage a étendu le sens du mot à tout accident

(1) Larousse du XX^e siècle, t. V, p. 27.

de mer qui entraîne la perte totale d'un navire, soit qu'il coule au fond, soit que sa situation à la côte ou sur un récif le mette dans l'impossibilité d'être renfloué. » (1)

Le Commentaire de la II^e Convention de Genève de 1949 donne la définition suivante :

« Personne en détresse se trouvant en mer ou échouée sur une côte. » (2)

Quant à la Convention de Bruxelles de 1910, elle considère à son article 11 comme naufragé toute « personne trouvée en mer en danger de se perdre ».

Pourrait-on déduire de l'explication de l'Encyclopédie, une définition du naufragé protégé par la Convention « maritime » ?

Même dans ce sens assez large du mot « naufragé », on n'obtiendrait pas une définition complète du « naufragé ». En effet, les passagers d'un canot qui ne peut pas regagner la côte, ou ceux d'un navire désemparé ne sont pas dans la situation des personnes d'un navire coulé ou non renfloué, mais, ils ont besoin d'être sauvés, protégés dans le sens des Conventions humanitaires. D'autre part, les passagers d'un navire qui se trouve dans l'impossibilité d'être renfloué ne sauraient être considérés comme naufragés, s'ils peuvent facilement gagner la terre et ne s'y trouvent pas en détresse. Il n'est donc pas nécessaire que le naufragé soit en détresse avec le navire à bord duquel il se trouvait. Dans ce sens, une personne tombée en mer ou égarée sur une côte ou un îlot inhabité, aurait la qualité de « naufragé ».

La définition de la Convention de Bruxelles ne paraît pas avoir la clarté, ni l'étendue voulue quant aux personnes que protège la Convention « maritime », car elle ne s'applique pas à la situation d'une personne « qui ne serait pas véritablement en danger de se perdre » (3).

Ajoutons enfin que si la Convention « maritime » prévoit à l'article 12 les cas d'amerrissage forcé et de chute en mer, elle ne vise pas les cas de détresse sur terre.

Nous approuvons donc, pour les raisons citées, la définition « personne en détresse se trouvant en mer ou échouée sur une côte ».

Cependant, la question se pose ici de savoir si l'obligation de sauvetage vaut également à l'égard de l'équipage encore vivant d'un sous-marin échoué au fond de la mer. La technique contemporaine permet parfois le sauvetage de l'équipage d'un sous-marin qui a sombré dans des eaux peu profondes ; les navires spécialisés pour une telle opération ont donc l'obligation d'intervenir dans la mesure du possible. Cette réserve relative aux possibilités pratiques de sauvetage n'apparaît pas dans la Convention « maritime ». En revanche, l'article 11 de la Convention de Bruxelles pose le principe que « tout capitaine

(1) *Id.*

(2) ПИТЕР, *op. cit.*, p. 89.

(3) *Id.*

est tenu autant qu'il le peut faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers de prêter assistance à toute personne ». Malgré le silence de la Convention « maritime », l'application de ce principe dans les cas qu'elle a prévus nous paraît normale.

Ayant ainsi précisé les cas de naufragés, il nous reste à signaler, comme pour les blessés et les malades, la qualité de non-combattant des personnes se trouvant en détresse. Il sera parfois difficile de déterminer si l'on est bien en présence d'un militaire naufragé et non combattant. En fait, un sauvetage ne pourra être exécuté, sur demande ou spontanément, que dans des circonstances très précises faisant apparaître la non-combativité des personnes en détresse.

La définition que nous proposons finalement est la suivante :

« Est naufragé, celui qui, ayant renoncé à la lutte, se trouve en détresse soit sur une côte, soit sur mer, soit dans un sous-marin échoué au fond de la mer. »

II. — PERSONNES PROTÉGÉES

Après avoir déterminé la qualité de blessé, de malade et de naufragé, la question se pose de savoir à quelles catégories de personnes sont dus le respect, la protection et les soins mentionnés à l'article 12 de la Convention « maritime ».

L'énumération en est donnée à l'article 13 dans les termes suivants :

« La présente Convention s'appliquera aux naufragés, blessés et malades en mer appartenant aux catégories suivantes :

1) les membres des forces armées d'une Partie au conflit, de même que les membres des milices et des corps de volontaires faisant partie de ces forces armées ;

2) les membres des autres milices et les membres des autres corps de volontaires, y compris ceux des mouvements de résistance organisés, appartenant à une Partie au conflit et agissant en dehors ou à l'intérieur de leur propre territoire, même si ce territoire est occupé, pourvu que ces milices ou corps de volontaires, y compris ces mouvements de résistance organisés, remplissent les conditions suivantes :

- a) d'avoir à leur tête une personne responsable pour ses subordonnés ;
- b) d'avoir un signe distinctif fixe et reconnaissable à distance ;
- c) de porter ouvertement les armes ;
- d) de se conformer, dans leurs opérations, aux lois et coutumes de la guerre ;

3) les membres des forces armées régulières qui se réclament d'un gouvernement ou d'une autorité non reconnue par la Puissance détentrice ;

4) les personnes qui suivent les forces armées sans en faire directement partie, telles que les membres civils d'équipages d'avions militaires, corres-

pondants de guerre, fournisseurs, membres d'unités de travail ou de services chargés du bien-être des militaires, à condition qu'elles en aient reçu l'autorisation des forces armées qu'elles accompagnent ;

5) les membres des équipages, y compris les commandants, pilotes et apprentis, de la marine marchande et les équipages de l'aviation civile des Parties au conflit qui ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable en vertu d'autres dispositions du droit international ;

6) la population d'un territoire non occupé qui, à l'approche de l'ennemi, prend spontanément les armes pour combattre les troupes d'invasion sans avoir eu le temps de se constituer en forces armées régulières, si elle porte ouvertement les armes et si elle respecte les lois et coutumes de la guerre. »

CHAPITRE IV

NEUTRALITÉ

I. — DÉFINITION

Contrairement à la « neutralité du temps de paix », qui se présente souvent, de nos jours, comme une forme de la coexistence pacifique, la « neutralité classique », dont il sera question dans cet ouvrage, présuppose l'existence d'une guerre entre deux ou plusieurs Etats.

Tous les auteurs sont d'accord pour déclarer que la neutralité, dans ce dernier sens, est la situation d'un Etat qui ne participe pas à la guerre engagée entre des tiers, et c'est à ce genre de définitions simples que la plupart des auteurs donnent la préférence.

Parmi les définitions plus ou moins complètes qui en sont données, celle de Kleen garde encore sa valeur et la majorité des auteurs s'y rallient :

« La *neutralité* est la situation juridique dans laquelle un Etat pacifique est, autant que possible, laissé en dehors des hostilités qui ont lieu entre des Etats belligérants, et s'abstient lui-même de toute participation ou ingérence dans leur différend, en observant vis-à-vis d'eux une stricte impartialité. » (1)

II. — MODALITÉS DE LA NEUTRALITÉ

A) Neutralité parfaite ou imparfaite

1) La neutralité parfaite (stricte, entière, absolue, intégrale) est celle dont nous avons donné la définition plus haut.

2) La neutralité imparfaite (limitée, restreinte, relative, qualifiée, provisoire, partielle, bienveillante), appelée aussi non-belligérance, est

(1) KLEEN, *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des Etats civilisés*, t. I, p. 73.

la situation d'un Etat qui s'abstient de toute opération militaire impliquant une ingérence dans les hostilités, mais qui en vertu d'engagements antérieurs ou spontanément apporte d'une autre manière une aide directe ou indirecte à l'un des belligérants.

B) Neutralité simple ou conventionnelle

1) La neutralité simple (libre, générale, naturelle, normale) est celle que chaque Etat peut adopter, lorsqu'il n'est pas tenu par une convention spéciale.

2) La neutralité conventionnelle (obligée, particulière (1), anormale) est « celle qui, par suite d'une situation particulière ou exceptionnelle, accommode la neutralité simple et ordinaire à certains cas ou aux circonstances, en la soumettant à des conditions, ou bien, en augmentant ou en diminuant sa portée » (2). Elle peut être basée sur un traité bilatéral ou multilatéral.

C) Neutralité occasionnelle ou permanente

1) La neutralité occasionnelle (accidentelle) est celle que l'Etat neutre peut adopter pendant une ou plusieurs guerres déterminées.

2) La neutralité permanente (perpétuelle) « est celle par laquelle un Etat — ordinairement contre des garanties d'inviolabilité pour sa neutralité — s'oblige une fois pour toutes envers d'autres Etats à rester neutre en général et pendant toutes les guerres » (3).

D) Neutralité générale ou partielle

1) La neutralité générale est celle qui vaut pour tout le territoire de l'Etat neutre.

2) La neutralité partielle (locale) est celle qui ne s'applique qu'à une ou plusieurs parties du territoire de l'Etat.

E) Neutralité pacifique ou armée

1) La neutralité est pacifique lorsque l'Etat neutre se borne à la déclarer et à l'observer.

(1) La neutralité « particulière » est ainsi appelée, par opposition à la neutralité « générale » fondée sur le droit coutumier.

(2) KLEEN, *op. cit.*, t. I, p. 83.

(3) *Ibid.*, p. 85.

2) La neutralité est armée lorsque l'Etat neutre dispose des forces nécessaires pour la faire respecter par les belligérants.

III. — COMMENCEMENT ET FIN DE LA NEUTRALITÉ

La neutralité commence dès qu'éclate une guerre au sens matériel. Une déclaration de neutralité et son acceptation par les belligérants ne sont donc pas des éléments nécessaires. En dehors de la neutralité conventionnelle et des mesures collectives d'exécution forcée qui sont prévues dans le chapitre VII de la Charte des Nations Unies, la neutralité, basée sur la souveraineté de l'Etat, commence et prend fin par la volonté de l'Etat qui veut la faire naître ou l'abolir.

Autrement, la neutralité prend fin avec les hostilités, c'est-à-dire par la conclusion de la paix, ou même avant, par la conclusion d'un armistice général, ou encore si pendant les hostilités l'Etat neutre est attaqué par l'un des belligérants.

IV. — DROIT DE LA NEUTRALITÉ

Nous nous bornerons ici à indiquer les éléments généraux du droit de la neutralité, sans entrer dans les détails fixés par la coutume, et par les Conventions V et XIII adoptées à La Haye en 1907. En outre, nous nous placerons seulement au point de vue de l'Etat neutre, étant entendu que les belligérants ont des droits correspondants aux devoirs de l'Etat neutre, et des devoirs correspondants à ses droits.

A) Devoirs de l'Etat neutre

1) DEVOIR D'ABSTENTION

D'après Kleen, la neutralité implique pour l'Etat neutre « le devoir de ne point s'immiscer dans les hostilités ni agir d'une manière hostile envers les parties belligérantes ou l'une d'elles (devoir d'abstention)... » (1).

Les auteurs sont d'accord pour faire de la non-participation à la guerre, non seulement la condition et l'essence même de la neutralité, mais aussi le devoir fondamental de l'Etat neutre.

(1) *Ibid.*, p. 76.

Cependant, Kleen donne dans la suite de son ouvrage une définition plus large :

« L'abstention consiste en ce que le neutre s'interdit et défend à ses ressortissants toute ingérence et participation dans la guerre, qu'il n'entreprend aucune action hostile contre un belligérant et qu'il ne lui prête aucune assistance, enfin que l'Etat neutre ne tolère sur son territoire aucune immixtion dans les droits de la guerre ni aucune hostilité ou violation du droit des neutres par les belligérants. » (1)

2) DEVOIR D'IMPARTIALITÉ

D'après Accioly, la distinction des devoirs de la neutralité en devoir d'abstention et en devoir d'impartialité est critiquable « parce que l'impartialité est de l'essence même de la neutralité et, par conséquent, elle est implicite dans tous les devoirs qui en découlent » (2).

Bien que la notion d'« impartialité » ne soit pas expressément définie par Accioly, il s'ensuit de sa définition de la neutralité parfaite (3) qu'il inclut dans cette notion les éléments du devoir d'abstention tel qu'il est défini par Kleen.

Quant au devoir d'impartialité conçu comme distinct du devoir d'abstention, il est défini par Kleen dans les termes suivants :

« L'impartialité neutre consiste en ce que l'Etat neutre accorde ou refuse à l'un des belligérants ce qu'il accorde ou refuse à l'autre, dans la même mesure et sous les mêmes conditions, bien entendu en ce qui concerne indirectement la guerre. » (4)

L'impartialité ainsi interprétée dans le sens de traitement paritaire des belligérants est indépendante, par sa nature, du devoir d'abstention et elle constitue avec lui les deux éléments fondamentaux de la neutralité.

B) Droits de l'Etat neutre

D'après Kleen, la neutralité implique enfin pour l'Etat neutre :

« ...le droit d'être laissé en paix tant qu'il observe lui-même les devoirs de la neutralité, par conséquent de ne point être molesté par les belligérants, ni troublé au-delà de ce qu'exigent absolument le droit reconnu et le but légitime de la guerre ;... » (5)

Ce droit signifie pour l'Etat neutre celui de se défendre contre toute violation de son territoire, et celle-ci crée également pour l'Etat neutre l'obligation de s'y opposer par les moyens à sa disposition.

(1) *Ibid.*, p. 222.

(2) ACCIOLY, *Traité de droit international public*, t. III, p. 300.

(3) En effet, ACCIOLY, *ibid.*, p. 289, définit la neutralité parfaite ainsi : « La neutralité parfaite est celle qui suit strictement les règles du droit international, c'est-à-dire dans laquelle le neutre se maintient dans une situation de parfaite impartialité, sans aider d'une manière quelconque l'un des belligérants ».

(4) KLEEN, *op. cit.*, t. I, p. 212.

(5) *Ibid.*, p. 78.

CHAPITRE V

INTERNEMENT

L — DÉFINITION

Bien que l'internement de belligérants en pays neutre ne soit pas une véritable captivité, il présente avec celle-ci une forte ressemblance de fait pour la raison que les internés, comme les prisonniers de guerre, n'ont pas, en principe (1), la liberté de quitter le pays neutre et de reprendre les armes contre leurs ennemis, ainsi qu'une ressemblance de droit, plusieurs devoirs et droits étant communs aux deux institutions. Il ne serait donc pas erroné de dire que l'internement est une sorte de quasi-captivité.

II. — MODALITÉS DE L'INTERNEMENT

L'internement peut se présenter comme une mesure répressive, conservatoire ou préventive.

A) Internement répressif

L'internement répressif a pour but principal de réprimer une violation de la neutralité, de punir en quelque sorte le violateur et de supprimer les avantages qu'il a pu retirer de son acte illicite.

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, pp. 678-679, indique, comme exception à la règle, le départ de l'interné pour une maladie grave de ses proches parents, sous promesse de revenir en pays neutre dans le délai fixé.

Suivant les Etats lésés dans leurs intérêts, nous distinguons trois groupes de cas :

1) LA VIOLATION DE LA NEUTRALITÉ EST SEULEMENT COMMISE AU DÉTRIMENT DE L'ÉTAT ADVERSE.

Il s'agit des cas où le droit international réprime l'asile abusif des belligérants, tel que le séjour indûment prolongé de prises et de navires de guerre belligérants dans un port neutre (articles 21 et 24 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907).

2) LA VIOLATION DE LA NEUTRALITÉ EST SEULEMENT COMMISE AU DÉTRIMENT DE L'ÉTAT NEUTRE.

Il s'agit des cas où la loi nationale de l'Etat neutre réprime des actes illicites commis contre la paix et la sécurité de cet Etat, tels que l'entrée illicite d'un navire de guerre ou de sa prise dans un port interdit.

3) LA VIOLATION DE LA NEUTRALITÉ EST COMMISE A LA FOIS AU DÉTRIMENT DE L'ÉTAT ADVERSE ET DE L'ÉTAT NEUTRE.

Il s'agit des cas où le droit international, souvent confirmé par le droit national, réprime des actes d'hostilité accomplis dans le domaine territorial neutre, tels que la capture et la visite de navires ennemis ou le combat.

Bien que ces actes soient strictement interdits selon l'article 2 de la XIII^e Convention, celle-ci parle seulement, à l'article 3, de l'internement de l'équipage de prise mis à bord d'un navire illicitement capturé et non de l'internement du navire belligérant et de son équipage. Cependant, nous croyons que, par une interprétation extensive de l'article 25 de la Convention, un tel internement pourrait être considéré comme licite. En effet, cet article stipule qu'« une Puissance neutre est tenue d'exercer la surveillance que comportent les moyens dont elle dispose, pour empêcher dans ses ports ou rades et dans ses eaux toute violation des dispositions qui précèdent » ; il permet ainsi implicitement à l'Etat neutre d'user aussi des moyens répressifs du désarmement et de l'internement du navire et de son équipage dans des cas où la violation de la neutralité et de la souveraineté de l'Etat neutre est plus grave que celle dont il est question à l'article 24 de ladite Convention.

A ce propos, Kleen déclare avec raison qu'en cas de violations intentionnelles et préméditées « les envahisseurs peuvent être désarmés et internés, emprisonnés même, selon la gravité du fait, et traités d'ailleurs d'après les lois en vigueur contre les attentats à la sécurité publique » (1).

(1) KLEEN, *op. cit.*, t. I, p. 523.

B) Internement conservatoire

L'internement conservatoire s'applique à des prisonniers de guerre grands blessés ou malades que la Puissance détentrice confie à un Etat neutre avec l'assentiment de la Puissance d'origine, conformément aux articles 109 et 110 de la Convention « prisonniers de guerre » de Genève de 1949.

Selon l'alinéa 2 de l'article 110 :

« Pourront être hospitalisés en pays neutre :

1) les blessés et les malades dont la guérison peut être envisagée dans l'année qui suit la date de la blessure ou le début de la maladie, si un traitement en pays neutre laisse prévoir une guérison plus certaine et plus rapide ;

2) les prisonniers de guerre dont la santé intellectuelle ou physique est, selon les prévisions médicales, menacée sérieusement par le maintien en captivité, mais qu'une hospitalisation en pays neutre pourrait soustraire à cette menace. »

L'alinéa 4 du même article ajoute :

« A défaut d'accords spéciaux passés entre les Parties au conflit intéressées en vue de déterminer les cas d'invalidité ou de maladie entraînant le rapatriement direct ou l'hospitalisation en pays neutre, ces cas seront fixés conformément aux principes contenus dans l'accord-type concernant le rapatriement direct et l'hospitalisation en pays neutre des prisonniers de guerre blessés et malades et dans le règlement concernant les Commissions médicales mixtes annexés à la présente Convention. »

Quant au statut juridique des hospitalisés, il se situe entre l'internement-garde (1) et la captivité proprement dite. Ainsi, les hospitalisés ne cessent pas d'être les prisonniers de la Puissance détentrice qui les a confiés à la Puissance neutre. Le fait qu'on puisse les renvoyer à l'Etat capteur pour faute grave contre la discipline de l'internement suffirait à le démontrer (2). D'autre part, la Puissance neutre agirait envers ses hospitalisés comme remplaçant de la Puissance détentrice, et aurait ainsi les droits et les devoirs mentionnés dans la Convention « prisonniers de guerre ».

(1) Dans les cas d'internement répressif indiqués ci-dessus sous chiffres 1 et 3, et dans les cas d'internement préventif qui seront examinés par la suite sous chiffre 1, l'internement relève du droit international de la neutralité, tandis que l'internement conservatoire résulte d'un accord préalablement conclu.

Certains auteurs (voir G. WERNER, *Les prisonniers de guerre*, p. 76 ; A.R. WERNER, *La Croix-Rouge et les Conventions de Genève*, pp. 357 et ss.) parlent dans le premier cas d'« internement-garde » et dans le second d'« internement-hospitalité ».

(2) G. WERNER, *op. cit.*, p. 78.

C) Internement préventif

L'internement préventif a pour but principal d'empêcher que des militaires belligérants admis dans un Etat neutre ne causent un préjudice à cet Etat ou à l'Etat belligérant contre lequel ils avaient combattu.

Suivant les Etats à protéger dans leurs intérêts, on peut distinguer deux groupes de cas :

1) L'internement sauvegarde les intérêts d'un Etat belligérant dans le cas des militaires qui, poursuivis par l'ennemi, se réfugient en territoire neutre (art. 11/1 de la V^e Convention de La Haye de 1907), dans le cas des prisonniers de guerre blessés ou malades amenés en territoire neutre (art. 14/2 *ibid.*), dans le cas général des blessés, malades ou naufragés débarqués dans un port neutre (art. 17 de la Convention « maritime »), dans le cas particulier des blessés, malades ou naufragés recueillis par des navires de guerre ou des aéronefs militaires neutres (art. 15 *ibid.*) et dans le cas particulier des blessés, malades ou naufragés débarqués en pays neutre par des aéronefs sanitaires belligérants (art. 40 *ibid.*).

Dans tous ces cas, l'internement relève du droit international, et il a, par conséquent, un caractère obligatoire. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans la suite de cet ouvrage (1).

2) L'internement sauvegarde les intérêts de l'Etat neutre dans le cas des prisonniers de guerre évadés et réfugiés sur son territoire et dans le cas des prisonniers de guerre amenés par des troupes se réfugiant sur son territoire (art. 13, alinéas 1 et 2 de la V^e Convention de 1907). Le régime prévu pour ces prisonniers est celui de la liberté, mais la Convention reconnaît à l'Etat neutre le droit de prendre des mesures de précaution. S'il tolère leur séjour sur son territoire, il peut leur assigner une résidence, c'est-à-dire prendre à leur égard une mesure d'internement.

Nous croyons que l'Etat neutre peut agir de même dans tous les autres cas où le droit international prévoit un régime de liberté, si les personnes visées sont autorisées à rester dans le pays.

A l'encontre des cas du groupe précédent, l'internement a ici un caractère facultatif, car il relève du droit national, c'est-à-dire de la compétence discrétionnaire de l'Etat ; il peut être appliqué ou supprimé au gré de l'Etat neutre, sous réserve évidemment du traitement paritaire des belligérants.

(1) Voir également, ci-dessous, pp. 88-92.

III. — DROIT DE L'INTERNEMENT

A) Devoira de l'Etat neutre

1) GARDE ET SURVEILLANCE DES INTERNÉS

Tenant compte du but de l'internement, l'article 11/1 de la V^e Convention de 1907 pose d'abord un principe général en ce qui concerne le lieu de l'internement :

« La Puissance neutre qui reçoit sur son territoire des troupes appartenant aux armées belligérantes les internera, autant que possible, loin du théâtre de la guerre. »

Le deuxième alinéa du même article précise les lieux d'internement :

« Elle (la Puissance neutre) pourra les garder dans des camps, et même les enfermer dans des forteresses ou dans des lieux appropriés à cet effet. » (1)

L'obligation d'interner a pour corollaire celle de surveiller les internés. Cependant, l'Etat neutre n'est responsable d'une évasion que s'il y a eu négligence de sa part.

Il doit en outre prendre le matériel de guerre des internés sous sa garde, pour qu'il ne puisse pas être utilisé pendant les hostilités.

Notons encore que le troisième alinéa du même article apporte un tempérament à l'internement des officiers :

« Elle (la Puissance neutre) décidera si les officiers peuvent être laissés libres en prenant l'engagement sur parole de ne pas quitter le territoire neutre sans autorisation. »

La même disposition se trouve à l'article 24/4 de la XIII^e Convention.

2) ENTRETIEN DES INTERNÉS

L'article 12 de la V^e Convention mentionne un deuxième devoir principal :

« A défaut de convention spéciale, la Puissance neutre fournira aux internés les vivres, les habillements et les secours commandés par l'humanité. »

(1) En ce qui concerne les militaires d'un navire désarmé, l'article 24/3 de la XIII^e Convention dispose particulièrement : « Les officiers et l'équipage ainsi retenus peuvent être laissés dans le navire ou logés, soit sur un autre navire, soit à terre... ».

De ce devoir de l'Etat neutre résulte le droit correspondant des militaires internés et, par conséquent, aussi celui de l'Etat dont ils relèvent. Le contenu de l'obligation d'entretien ne saurait d'ailleurs être déterminé à la seule lumière de l'article 12 de la V^e Convention. Il faut sans doute considérer que le traitement des internés doit être au moins égal à celui qui est prescrit aux belligérants par l'article 12 de la Convention « maritime ».

B) Droits de l'Etat neutre

1) DROIT AU RESPECT DE L'ORDRE ÉTABLI

L'Etat neutre a le droit d'exiger que les internés respectent les prescriptions édictées par lui, soit pour l'internement, soit pour l'ordre et la sécurité générale.

Si la V^e Convention est muette sur ce point, l'article 24 de la XIII^e Convention, relatif au désarmement du navire, déclare, à son troisième alinéa, que les officiers et l'équipage retenus « peuvent être assujettis aux mesures restrictives qu'il paraîtrait nécessaire de leur imposer ».

Les internés sont aussi soumis d'une manière générale au droit national de l'Etat neutre et, notamment, à son droit pénal, car ils ne jouissent pas d'un statut extraterritorial.

2) RESTITUTION DES FRAIS OCCASIONNÉS

L'article 12 de la V^e Convention stipule à son dernier alinéa que « bonification sera faite, à la paix, des frais occasionnés par l'internement ». Comme nous le verrons plus loin, ces frais incombent à l'Etat dont relèvent les internés (1).

(1) Voir, ci-dessous, pp. 93-94.

DEUXIÈME PARTIE

POSITION DU PROBLÈME
EN DROIT INTERNATIONAL

CHAPITRE PREMIER

LE PROBLÈME ET SES DIFFICULTÉS

Supposons, un instant, que nous nous trouvions, en temps de guerre, dans un port neutre où se rencontrent, d'abord, divers navires : soit des navires de guerre, des navires-hôpitaux, d'autres navires publics militaires et civils, des navires privés ; ensuite, divers aéronefs (1) : soit des aéronefs de guerre, des aéronefs sanitaires, d'autres aéronefs publics militaires et civils, des aéronefs privés, et qui tous, belligérants ou neutres, ont à leur bord des militaires blessés, malades ou naufragés nationaux, ennemis ou neutres (2), et sont arrivés dans le port neutre dans le but de les soigner à bord ou de les faire soigner à terre ; enfin, des militaires naufragés ayant gagné le port neutre par leurs propres moyens afin d'y trouver les secours et les soins nécessaires.

Dans ce cadre théorique, imaginé pour donner une idée d'ensemble des diverses éventualités possibles, des problèmes d'ordre juridique, militaire, politique, économique et humanitaire se posent quant au sort des navires et des aéronefs et quant à celui des militaires qui s'y trouvent ou en ont été débarqués, ou qui sont arrivés par leurs propres moyens.

(1) Nous entendons ici, par « aéronef », l'hydravion ou l'avion amphibie qui a amerri dans le port neutre et non pas l'aéronef qui a atterri à l'aéroport de ce port neutre, car un tel aéronef serait considéré comme étant entré par la frontière terrestre de l'Etat neutre, bien que les règles du droit aérien ne fassent pas en général de distinction suivant que l'entrée a eu lieu par la frontière terrestre ou par la frontière maritime.

(2) Nous entendons, avec PICRET (*Commentaire*, II, « La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer », p. 121, note 1), par « nationaux », les blessés, malades et naufragés du même pays ou du même camp belligérant que le navire qui les a recueillis, et par « ennemis », les ressortissants de pays appartenant au camp adverse.

Nous entendons également, pour notre part, par « neutres », les blessés, malades et naufragés se trouvant à bord des navires neutres.

Ces dénominations sont utilisées pour la commodité de l'exposé. Le statut juridique des militaires en question sera examiné ultérieurement.

Notre ouvrage est essentiellement consacré à l'étude du sort des militaires belligérants débarqués en pays neutre à l'exclusion donc du sort des civils, et nous ne parlerons des navires et des aéronefs que dans la mesure nécessaire à la compréhension des problèmes relatifs aux militaires. Notre examen portera principalement sur les dispositions pertinentes de la Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer (1), mais nous aurons aussi à analyser des règles contenues dans d'autres conventions ou dans le droit coutumier, et à faire appel en cas de besoin aux principes généraux du droit. Enfin, la jurisprudence et la doctrine nous aideront à préciser le sens des règles en vigueur.

Il serait cependant erroné de penser que le droit international a pu aisément et complètement résoudre les problèmes qui se posent. Il s'est au contraire heurté à des difficultés considérables. Les unes ont un caractère général et résultent du fait que la matière relève de plusieurs secteurs du droit international et qu'elle touche à des intérêts fort complexes. D'autres sont relatives à divers problèmes particuliers, que nous rencontrerons dans la suite de notre exposé. Bornons-nous donc, pour le moment, à un examen des difficultés d'un caractère général.

I — LES DIFFICULTÉS GÉNÉRALES DU PROBLÈME DÉCOULANT DES DIVERS DOMAINES DANS LESQUELS IL EST TRAITÉ

Notre problème relève à la fois du droit de la guerre, du droit de la neutralité et du droit humanitaire, et dans chacun d'eux il faut distinguer le domaine maritime et le domaine aérien. Or l'on rencontre dans ces différents secteurs de profondes divergences et parfois des lacunes.

A) Droit de la guerre maritime et aérienne

Nous envisageons ici le droit de la guerre au sens étroit, c'est-à-dire limité aux moyens de faire la guerre et nous laissons de côté les moyens d'humaniser la guerre.

1) LE DROIT DE LA GUERRE MARITIME

Contrairement au droit de la guerre terrestre, qui a pu être codifié en 1864 et 1907 dans le règlement général relatif aux lois et cou-

(1) Pour abrégé nous l'appellerons la Convention « maritime » de 1949.

tumes respectives sans qu'on ait rencontré de graves complications, les tentatives de codifier le droit de la guerre maritime ont échoué en raison des divergences qui sont apparues sur les principes applicables en la matière.

En effet, bien qu'on ait émis dans l'acte final de la Conférence de La Haye de 1907, le vœu qu'un règlement soit élaboré à la conférence suivante et que les Puissances appliquent, autant que possible, à la guerre navale, les principes de la Convention relative aux lois et coutumes de la guerre sur terre, la codification tentée à Londres en 1909 ne fut pas ratifiée par les Etats (1). Cependant, les règles qui y ont été élaborées sont applicables dans la pratique en tant que règles coutumières et elles sont complétées par celles qui figurent dans quelques documents, dont le plus ancien est la Déclaration de Paris de 1856.

En outre, les Conventions adoptées à La Haye en 1899 et 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime des principes des Conventions de Genève de 1864 et de 1906, qui relèvent du droit humanitaire, contiennent aussi des règles relatives au droit de la guerre au sens étroit, notamment sur le statut juridique des navires, la visite et la capture.

Toutefois, le droit coutumier reste encore la source principale de plusieurs règles du droit de la guerre maritime qui sont en rapport avec le sort des victimes de la guerre débarquées en pays neutre.

De là résulte une première difficulté, de forme, concernant la manifestation du droit ; les coutumes, on le sait, offrent l'avantage de pouvoir s'adapter à toutes les circonstances et de faire des progrès au cours du temps, mais elles présentent aussi l'inconvénient de ne pas être précises et elles se montrent, de plus, insuffisantes, lorsque des changements soudains posent de nouveaux problèmes.

La deuxième difficulté, relative au fond, réside dans le caractère particulier de la guerre maritime. De profondes divergences sont apparues dans la pratique et lors de la préparation des conventions maritimes en ce qui concerne les principes applicables à la guerre maritime. Elles ont notamment été relevées à la Conférence de Genève de 1949 dans le Rapport de la Commission I à l'Assemblée plénière. On y lit qu'il n'y a pas eu de difficulté à fixer le statut des malades et des blessés qui pénétreraient sur le territoire du pays neutre par l'une de ses frontières terrestres, étant donné que les règles du droit international semblaient donner satisfaction à tous et que des difficultés d'interprétation n'étaient pas apparues ; en revanche, les problèmes posés par les conditions spéciales de la guerre maritime avaient donné lieu à de longues discussions au sein d'un Groupe de Travail (2).

(1) Une autre codification des règles concernant la guerre sous-marine et le torpillage des navires de commerce fut tentée dans la Convention navale de Londres de 1930, mais le texte ne fut ratifié que par les U.S.A., l'Angleterre et le Japon.

(2) Actes de 1949, II - A, p. 183.

2) LE DROIT DE LA GUERRE AÉRIENNE

Mis à part l'article 25 du Règlement de La Haye sur les lois et coutumes de la guerre sur terre, qui interdit d'une façon générale, de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus, il n'existe que des projets doctrinaux, dont le principal est le Projet de réglementation de la guerre aérienne, élaboré à La Haye en 1923, par une Commission internationale de Juristes qui en avait été chargée par la Conférence de Washington de 1922. Bien que ce projet n'ait pas été accepté par les Etats, il nous servira de guide pour déterminer le sort des militaires belligérants, blessés, malades ou naufragés, qui sont débarqués en pays neutre par voie aérienne, car les articles 15 et 40 de la Convention « maritime » de 1949 relatifs aux aéronefs militaires neutres et aux aéronefs sanitaires des belligérants ne fournissent qu'une réglementation partielle.

Remarquons d'ailleurs que, malgré l'énorme développement de la guerre aérienne pendant les deux Guerres mondiales, la coutume, la doctrine et la jurisprudence ne purent se développer d'une manière suffisante et qu'en l'absence de règles de droit positif la doctrine exprima des opinions différentes : certains auteurs voulurent appliquer à la guerre aérienne les principes de la guerre maritime ; d'autres prétendirent lui appliquer les règles de la guerre terrestre ou de la guerre maritime, suivant que les hostilités ont lieu au-dessus de la terre ou de la mer.

B) Droit de la neutralité maritime et aérienne

La notion de la neutralité, et les droits et les devoirs qu'elle comporte, subirent, au cours des siècles, une évolution importante qui prit un caractère différent dans la guerre maritime et dans la guerre terrestre.

1) LE DROIT DE LA NEUTRALITÉ MARITIME

La Seconde Conférence de la Paix, réunie à La Haye en 1907, réglementa dans la XIII^e Convention les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime, en fixant les principes les plus courants du droit de la neutralité maritime. Elle déclara dans le préambule de la Convention que vu l'impossibilité d'établir « des stipulations s'étendant à toutes les circonstances qui peuvent se présenter dans la pratique », il y avait « néanmoins une utilité incon-

testable à établir, dans la mesure du possible, des règles communes pour le cas où malheureusement la guerre viendrait à éclater ».

Toutefois, la réglementation de la neutralité maritime est encore loin d'être complète dans certains domaines et particulièrement en ce qui concerne le sort des militaires belligérants débarqués en pays neutre.

A cet égard, la XIII^e Convention prévoit d'abord les cas où l'asile est accordé à un navire de guerre belligérant (articles 12 à 20) et les sanctions applicables en cas de violation de ces dispositions, c'est-à-dire l'internement du navire, avec ses officiers et son équipage (art. 24) ; la Convention envisage ensuite le cas d'asile d'une prise et les mesures à prendre, si elle ne repart pas aussitôt que la cause qui en a justifié l'entrée a cessé, à savoir la relâche de la prise avec ses officiers et son équipage et l'internement de l'équipage de prise mis à bord par le capteur (art. 21) ; enfin, la Convention traite de la capture illicite dans les eaux territoriales neutres et des mesures à prendre : relâche de la prise, avec son équipage et ses officiers et internement de l'équipage de prise mis à bord (art. 3/1), sans faire de distinction entre les militaires valides et ceux qui sont des victimes de la guerre.

Relevons ici qu'en présence des lacunes du droit écrit de la neutralité maritime, on se demanda à la Conférence diplomatique de Genève de 1949, si l'on pouvait apporter des changements au droit international coutumier en la matière. La réponse fut négative (1).

Notons aussi que le droit coutumier présente lui-même de nombreuses lacunes et que la doctrine a fait un gros effort pour essayer de les combler.

Politis remarque à ce propos dans la partie bibliographique de son ouvrage *La neutralité et la paix* :

« Il n'existe pas, dans le droit international, de chapitre sur lequel on ait plus écrit. Cette extraordinaire abondance s'explique par l'extrême complexité du sujet qui a, comme il est indiqué plus loin dans le texte, quelque chose de fluide et de continuellement changeant. Sa réglementation constitue pour ainsi dire la quadrature du cercle. » (2)

Signalons cependant qu'on ne trouve pas, sur la plupart des problèmes, de théories satisfaisantes en ce qui concerne le sort des survivants débarqués en pays neutre.

2) LE DROIT DE LA NEUTRALITÉ AÉRIENNE

On n'est pas plus avancé en ce qui concerne le droit de la neutralité aérienne : on ne trouve aucune règle dans le droit international écrit et l'on ne peut signaler que quelques principes plus ou moins bien établis dans la pratique.

(1) Actes de 1949, t. II - A, p. 194 ; t. II - B, p. 243.

(2) POLITIS, *La neutralité et la paix*, p. 24.

Les principes applicables à la neutralité terrestre ou maritime sont-ils aussi valables pour la neutralité aérienne ? Diverses théories furent émises dans la doctrine, et les pratiques des deux Grandes Guerres mondiales furent également divergentes.

Nous croyons cependant qu'il faut ici aussi suivre le Projet de réglementation de la guerre aérienne de 1923.

C) Droit humanitaire maritime et aérien

Dans le domaine qui nous occupe, le droit humanitaire international prend place à côté du droit de la guerre et du droit de la neutralité et il y introduit des principes de caractère moral qui trouvent leur plein épanouissement dans les Conventions de Genève.

Les principes formulés dans ces Conventions sont aussi anciens que l'humanité. Le droit d'asile, le droit d'hospitalité remontent jusqu'à l'antiquité. Mais ces principes, qui avaient à l'origine un sens sacré, devinrent, sous l'influence du christianisme, universels et humains, ils pénétrèrent peu à peu dans la littérature, dans les lois, dans les traités et enfin dans le droit international général.

Jean-Jacques Rousseau fut le premier à proclamer le principe fondamental qui est à la base des Conventions de Genève :

« La fin de la guerre étant la destruction de l'Etat ennemi, on a le droit d'en tuer les défenseurs tant qu'ils ont les armes à la main ; mais sitôt qu'ils les posent et se rendent, cessant d'être ennemis ou instruments de l'ennemi, ils redeviennent simplement hommes, et l'on n'a plus de droit sur leur vie. » (1)

Ce principe est à la base de la Convention de Genève de 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne. Une autre Convention fut signée en 1868 à Genève sous forme d'articles additionnels à la Convention de 1864, mais elle ne fut pas ratifiée par les Puissances, celles-ci se bornant à en appliquer les dispositions à titre de *modus vivendi* (2). Puis la Convention de Genève du 6 juillet 1906 développa les principes posés en 1864.

Les Conférences de la Paix tenues à La Haye en 1899 et en 1907, codifièrent le droit de la guerre et s'occupèrent aussi du droit humanitaire ; la Convention de La Haye de 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864 fut révisée en 1907, sous le nom de « Convention de La Haye, du 18 octobre 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 6 juillet 1906 ». Enfin, on procéda, en 1949, à l'élaboration de quatre nouvelles Conventions desti-

(1) J.-J. ROUSSEAU, *Du contrat social ou principes du droit politique*, L. I, chap. IV, p. 185.

(2) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 503.

nées à protéger les victimes de la guerre. La deuxième est intitulée « Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, du 12 août 1949 ». Ses articles 15, 17 et 40 traitent du sort des blessés, des malades et des naufragés débarqués en pays neutre.

1) LE DROIT HUMANITAIRE MARITIME

En l'absence d'un droit de la guerre maritime fixé à La Haye, la Convention « maritime » de 1949, contrairement à la Convention précédente qui contenait surtout des dispositions humanitaires relatives à la guerre navale, établit dans ses dispositions un parallélisme très développé avec celles de la Convention « terrestre » et elle constitue par elle-même une convention complète (1). Aussi bien a-t-elle soixante-trois articles alors que celle de 1907 n'en comptait que vingt-huit.

Malgré cela, nous constatons que la Convention « maritime » est encore incomplète sur plusieurs points. En présence de ces lacunes Pictet ne cache pas son étonnement :

« Il est vraiment surprenant qu'en 1899 et en 1907, en élaborant une Convention consacrée aux victimes de la guerre navale, on ne se soit pas soucié de résoudre des problèmes importants et situés au cœur du sujet comme celui, par exemple, de savoir quel sera le sort des blessés ou des naufragés débarqués par un navire-hôpital ou un navire de commerce dans un port neutre, alors pourtant qu'aucune autre Convention ne règle une telle matière.

Mais il est plus surprenant encore que les plénipotentiaires de 1949, instruits au préalable de telles lacunes, aient délibérément décidé de rester dans l'ambiguïté, afin de ne pas " limiter la liberté d'interprétation " des Puissances. » (2)

Il apparaît que la Conférence de 1949 s'est contentée de reproduire, sous réserves de quelques modifications, les articles des Conventions précédentes, évitant ainsi de toucher à des problèmes relatifs au droit de la neutralité.

La Convention « maritime » de 1949 a surtout créé une difficulté considérable en ne prévoyant pas de solutions précises.

En effet, les articles 15, 17 et 40 contiennent tous la phrase « lorsque le droit international le requiert ». La question de savoir si l'Etat neutre a ou non l'obligation d'interner des belligérants fut trouvée si difficile et compliquée que la meilleure solution est apparue dans un renvoi au droit international.

D'où il semblerait résulter que le droit international donne toujours une solution. Or tel n'est pas le cas. Souvent il n'y a ni disposition conventionnelle, ni règle coutumière et l'on en est réduit à se référer à des usages qui varient d'un pays à l'autre et à des ouvrages qui ne sont pas d'accord entre eux.

(1) C.I.C.R., *Les Conventions de Genève du 12 août 1949*, p. 11.

(2) PICTET, *op. cit.*, p. 118.

A la Conférence de Genève de 1949, on accusa pour cette raison le renvoi au droit international d'être une solution imprécise et même dangereuse (1).

En fait, le problème est actuellement plus difficile à résoudre que dans les Conventions de 1899 et 1907 qui fournissaient elles-mêmes des solutions.

Sans doute la formule « à moins d'un arrangement contraire de l'Etat neutre avec les Puissances belligérantes » dans les articles 17 et 40 de la Convention « maritime » de 1949 et dans les articles correspondants des Conventions de 1899 et de 1907, paraît-elle faciliter la détermination de la situation juridique des personnes débarquées, même si cette détermination se fait à l'encontre des règles coutumières en la matière. Cependant, il n'est pas certain que les Etats belligérants et les neutres intéressés puissent arriver à un accord pendant que se déroulent les hostilités.

2) LE DROIT HUMANITAIRE AÉRIEN

On rencontre ici les mêmes difficultés que pour le droit humanitaire maritime. De plus, La Pradelle a fait remarquer que le fonctionnement du service sanitaire n'avait pas été réglé de façon satisfaisante dans la Convention de Genève :

« Le statut élaboré par la Conférence diplomatique de Genève présente le défaut de soumettre l'aéronef sanitaire à des servitudes d'emploi rigoureuses qui, dans le cas des hélicoptères, prohibent en fait son utilisation. Les Conventions subordonnent l'utilisation, dans tous les cas, des aéronefs sanitaires à une autorisation préalable fixant, d'un commun d'accord " entre tous les belligérants intéressés " l'attitude, l'heure et l'itinéraire du vol. Une sorte de plan de vol militaire est ainsi requis du commandant de bord, dont l'établissement nécessitera des pourparlers, sinon des négociations préjudiciables à la rapidité indispensable des secours à fournir. L'élaboration d'une convention autonome, qui avait été demandée au début du siècle, serait souhaitable. » (2)

II. — LES DIFFICULTÉS DÉCOULANT DIRECTEMENT DE LA MATIÈRE ELLE-MÊME

A) Nature de l'asile

Le problème de l'asile des navires et des aéronefs, et par conséquent celui de l'asile des militaires qui s'y trouvent, doit tenir compte

(1) Actes de 1949, t. II - B, p. 214.

(2) P. DE LA PRADELLE, « Le droit aérien humanitaire » (Résumé d'une conférence donnée le 24 novembre 1954), *Annales de la Faculté de droit de l'Université d'Istanbul*, n° 5, 1954, p. 319.

de deux éléments essentiels : un élément juridique qui est le droit souverain de l'Etat neutre de fermer ou d'ouvrir son territoire aux forces belligérantes, et un élément moral qui est le devoir d'assistance aux victimes de la guerre.

Les difficultés résident dans le fait que l'importance de ces deux éléments changent selon l'époque et les circonstances, et que leurs limites dépendent souvent de l'appréciation et de la puissance de l'Etat neutre.

Quant au caractère juridique de l'asile, il ne fut pas toujours défini comme on le conçoit aujourd'hui : certains le considèrent comme un devoir ; d'autres comme un droit, soit absolu soit réduit au minimum.

Si l'on admet que l'asile est soumis à des restrictions que lui impose la neutralité, dans quels cas et dans quelles conditions doit-il être accordé ? Les réponses furent longtemps divergentes dans la doctrine et les Etats neutres se laissèrent facilement entraîner à interpréter les règles peu claires d'après leurs intérêts propres.

B) Sort des victimes débarquées

Mais le problème le plus important consiste à déterminer le sort de ceux qui cherchent asile en pays neutre et c'est là que l'on rencontre les difficultés les plus graves.

En effet, le sort des militaires belligérants, blessés, malades ou naufragés ne put être facilement fixé, vu la variété et la complexité des cas possibles.

Si tous ces militaires avaient le même sort, internement ou liberté, les simples questions qui se poseraient seraient, dans le premier cas, de déterminer les formes d'internement et les obligations qui en découlent pour les Etats neutres et les Etats belligérants, et dans le deuxième cas, d'examiner s'il y a lieu d'apporter des restrictions au régime de liberté.

Cependant, est-il toujours juridiquement possible de traiter de la même manière les belligérants de l'un et l'autre camp sans distinguer suivant qu'ils sont arrivés dans le port neutre sur un navire national, ennemi ou neutre et suivant qu'il s'agit d'un navire public ou privé. On peut aussi se demander si le motif de la présence des navires et des aéronefs dans le port neutre peut être un élément déterminant pour fixer le sort des personnes débarquées.

Relevons qu'il n'y a pas autant de complications pour déterminer le sort de ceux qui pénètrent en pays neutre par voie terrestre, car les moyens de transport et les circonstances particulières sont moins variés et complexes.

C) Collision d'intérêts différents

Une autre difficulté fondamentale du problème qui nous occupe est qu'il constitue, comme plusieurs autres questions maritimes et aériennes, le centre de divers intérêts contradictoires, difficiles à accorder. Nous y reviendrons plus loin (1).

Mais nous pouvons dès maintenant relever que toutes les difficultés dont nous avons parlé dans le présent chapitre expliquent que l'on ne soit pas parvenu jusqu'ici à établir une réglementation complète et satisfaisante et que les Etats neutres aient souvent été amenés à prendre des décisions divergentes sur la base de législations nationales non uniformes ou de simples considérations d'opportunité politique momentanée.

Il appartiendra donc aux générations futures de chercher à surmonter ces difficultés en concluant des conventions internationales appropriées.

(1) Voir, ci-dessous, pp. 58-62.

CHAPITRE II

IMPORTANCE PRATIQUE DU PROBLÈME

La question de l'asile à accorder en pays neutre à des militaires blessés, malades ou naufragés dans la guerre maritime et aérienne n'est qu'une partie du problème de la neutralité, mais elle a son importance.

Bien que Kleen y consacre seulement deux pages dans son grand ouvrage en deux volumes sur la neutralité, il déclare avec raison qu'« aucun droit d'asile n'a trouvé une approbation plus unanime que celui-ci » (1).

La raison de cette unanimité doit être cherchée dans la grandeur du but humanitaire commun à tous les Etats, qu'ils soient belligérants ou neutres ; les premiers, malgré leur but final de gagner la guerre, pensent aussi à aider tant leurs propres victimes de la guerre que celles de l'adversaire et cela non seulement par humanité, mais aussi dans leur intérêt propre, et les seconds, malgré leur abstention de toute aide aux belligérants qui découle de leur neutralité, se sentent dans l'obligation morale d'ouvrir leurs portes aux personnes incapables de combattre qui cherchent un refuge pour se sauver de la détresse et des calamités de la guerre. Un intérêt commun unit donc les belligérants des deux camps et les neutres à la réalisation d'une hospitalité neutre.

Le problème se présente ainsi sur deux plans différents mais qui se rejoignent pour l'essentiel. Sur le plan international tous les Etats du monde expriment leur désir de secourir les victimes de la guerre, à quelque endroit qu'elles se trouvent, à condition qu'en pays neutre elles soient soumises aux restrictions de la neutralité. Sur le plan national, bien que les Etats neutres paraissent de plus en plus sévères pour l'admission de navires belligérants dans leurs ports, ils deviennent heureusement de plus en plus généreux, quand il s'agit de venir en aide aux victimes de la guerre, tout en se réservant le droit

(1) KLEEN, *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des Etats civilisés*, t. II, p. 36.

et le devoir de leur appliquer les règles des Conventions internationales et celles de la législation qu'ils édictent eux-mêmes en temps de paix et de guerre.

L — IMPORTANCE GÉNÉRALE DU PROBLÈME

Cette importance apparaît tout d'abord dans l'étendue du milieu marin qui couvre le 73 % de la surface du globe, la terre ferme n'en représentant que le 27 %.

Presque toute l'étendue de ce vaste milieu est à la disposition des forces maritimes et aériennes des belligérants pour s'y livrer bataille entre elles ou pour combattre contre des forces terrestres avec des armes à longue portée. Les nombreux équipages des navires et des aéronefs et les combattants qu'ils transportent sont exposés aux graves conséquences directes de la lutte sur mer : ils peuvent être tués ou blessés, tomber malades ou faire naufrage.

Il faut aussi mentionner les aéronefs qui participent à la guerre aérienne au-dessus de la terre, s'ils font une chute en mer.

Enfin, le nombre des victimes de la guerre se trouvant sur mer peut augmenter à cause des hostilités terrestres, si des blessés et des malades, victimes de la guerre terrestre, sont embarqués sur des navires pour être transportés par la voie maritime.

Quelle que soit la cause de leur blessure, ou de leur maladie, les victimes de la guerre à bord d'un navire qui navigue sur cette immense surface inhabitée, doivent se contenter provisoirement des possibilités offertes par ce navire en attendant de pouvoir rejoindre une côte.

Le droit humanitaire contemporain tend à donner aux blessés, malades et naufragés en mer la protection la plus complète ; ils doivent être recueillis, traités et soignés avec humanité tant par les belligérants que par les neutres.

En principe, la protection est la même que pour les victimes de la guerre qui se trouvent à terre.

Cependant, il est incontestable que les souffrances et les calamités résultant de la guerre maritime sont plus nombreuses et plus graves que celles engendrées par la guerre terrestre ; de même les secours dus aux victimes de la guerre sont beaucoup plus pressants sur mer que sur terre notamment en cas de naufrage.

Il n'est pas rare dans les guerres maritimes actuelles qu'un navire de guerre sombre en très peu de temps, laissant un nombreux équipage exposé aux dangers de la mer et de la bataille. Les navires engagés dans la lutte peuvent difficilement opérer un sauvetage sous le feu de l'ennemi et l'intervention de navires-hôpitaux serait également très dangereuse. Ce n'est donc qu'à partir du moment où le combat a cessé que les vaisseaux-hôpitaux peuvent se mettre à la recherche

des naufragés, à moins qu'il ne s'agisse d'un navire ayant coulé ou se trouvant en détresse loin du théâtre des opérations. Le milieu marin impose ainsi l'existence d'une organisation hospitalière spéciale composée de navires capables d'agir rapidement pour recueillir les naufragés à la mer et prendre à leur bord les blessés, malades et naufragés des navires combattants. Il est clair que la création et le fonctionnement d'une telle organisation hospitalière posent des problèmes plus importants au point de vue financier et technique que les services sanitaires sur terre.

Tant qu'ils sont à bord de navires de guerre, les blessés, malades et naufragés se trouvent dans des circonstances peu favorables pour y recevoir les soins nécessaires, surtout dans les petits navires où les médicaments, les installations et le personnel sanitaire, parfois même les vivres et l'eau douce peuvent être en quantité insuffisante. En outre, un navire de guerre peut avoir à poursuivre la lutte en faisant courir de nouveaux dangers aux personnes mises hors de combat qui se trouvent à son bord.

Enfin, les navires secourant les victimes de la lutte peuvent se trouver eux-mêmes en détresse par suite d'avaries, de sinistre, de tempête, de manque d'eau, de combustible ou de vivres.

Il y a donc de nombreuses circonstances dans lesquelles un navire belligérant peut être amené à se rendre dans un port neutre pour s'y ravitailler et effectuer les réparations non militaires, nécessaires pour tenir la mer, mais aussi pour y soigner les blessés, malades et naufragés se trouvant à son bord, ou les débarquer s'ils ne peuvent pas rejoindre un port national. Il est naturel que, dans ces circonstances exceptionnelles, les navires belligérants en détresse reçoivent un asile de façon plus libérale que les armées terrestres.

Ainsi, les ports neutres sont des abris précieux pour les militaires belligérants qui ont besoin d'être protégés et soignés. Encore faut-il qu'il y ait des ports neutres à proximité du théâtre des hostilités. Au cours de l'histoire on constate que l'asile maritime a été surtout pratiqué par des Etats, comme la Belgique, les Pays-Bas, la Norvège, le Brésil, l'Argentine, l'Espagne et la Turquie, dans la mesure où ils ont pu maintenir leur neutralité. Ces Etats ont ainsi été amenés à compléter la réglementation internationale en la matière par des dispositions législatives de droit interne.

Notons enfin que le développement des moyens de destruction mis à la disposition des forces navales et aériennes, moyens permettant de faire sombrer en très peu de temps les navires de guerre les plus puissants, a conduit aussi à renforcer l'organisation hospitalière en augmentant le nombre des navires-hôpitaux, des bateaux de sauvetage rapides, des aéronefs sanitaires et des hélicoptères.

Il y a donc tout lieu de penser qu'en cas de guerre navale les Etats maritimes neutres auraient un rôle important à jouer soit en effectuant des sauvetages par leurs propres navires, soit en accueillant des victimes de la guerre sur leur territoire.

II. — INTÉRÊTS EN PRÉSENCE

Il convient maintenant d'examiner l'importance particulière du problème en droit international, en envisageant l'intérêt (1) qu'il présente pour les Etats belligérants, pour les Etats neutres et pour les victimes de la guerre elles-mêmes sur les divers plans militaire, économique, politique et humanitaire ; autrement dit, ce qui fait que le problème est important soit par lui-même, soit par les suites qu'il peut avoir pour lesdits intéressés.

Quant à l'importance juridique du problème pour les divers intéressés, il n'y a pas lieu de l'aborder ici, car elle apparaîtra tout au long de notre étude.

A) Importance du problème pour le belligérant

Elle apparaît essentiellement sur les plans militaire, économique, politique et humanitaire.

1) SUR LE PLAN MILITAIRE

Le débarquement en pays neutre des blessés, malades et naufragés permet aux navires militaires des belligérants de s'en débarrasser et de prendre part de nouveau aux combats navals. Cet avantage apparaît quelle que soit la nationalité des victimes de la guerre ainsi débarquées. En effet, les nombreux blessés, malades et naufragés que peut avoir un navire de guerre gênent les opérations du fait qu'ils encombre les cales et les ponts et qu'ils doivent être traités, soignés et mis autant que possible à l'abri des conséquences de nouveaux combats.

On doit bien admettre que le but essentiel d'un navire de guerre est avant tout le combat et par là l'obtention de la victoire, et non de faire soigner, à tout prix, les blessés et malades se trouvant à bord, jusqu'à leur guérison complète. S'il remplit ce devoir humanitaire provisoire, cela ne doit pas l'empêcher de participer aux prochaines opérations.

Le belligérant trouvera donc une double utilité à évacuer des militaires qui, non seulement, ne peuvent plus directement servir, mais

(1) Nous entendons par « intérêt » l'importance donnée au problème par l'intéressé, et non ce qui est avantageux pour lui.

encore, sont indirectement nuisibles à l'activité militaire, en occupant un espace déjà très restreint et en devant être soignés par une partie des hommes valides.

Cependant, l'intérêt militaire du belligérant prend un autre aspect dès qu'on envisage la situation juridique des militaires débarqués et il convient ici de distinguer suivant qu'il s'agit de militaires nationaux ou ennemis. En général, un belligérant envisagera plus facilement un débarquement si ses nationaux doivent être libres et les ennemis internés en pays neutre, et il sera tenté d'y renoncer si ses nationaux sont internés et les ennemis libres. Un belligérant doit donc prendre en considération les effets d'un débarquement éventuel sur ses propres effectifs militaires et sur ceux de l'ennemi, au double point de vue qualitatif et quantitatif. Il est ainsi possible qu'un belligérant ait intérêt à garder ses blessés et ses malades pour un motif militaire spécial : par exemple s'il s'agit d'officiers de rang supérieur dont il espère pouvoir utiliser les services dans la suite de la guerre, ou de certains personnages militaires ennemis qu'il désire garder dans des buts militaires ou politiques.

2) SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

Le débarquement et l'internement de victimes de la guerre en pays neutre présentent aussi au point de vue économique un avantage considérable, même s'il est seulement provisoire, pour les belligérants qui évitent ainsi la charge de les entretenir et de les soigner.

Sans doute les dépenses du pays neutre devront-elles être remboursées, mais les belligérants en sont généralement dispensés pendant les hostilités, ce qui allège particulièrement leurs charges de guerre.

3) SUR LE PLAN POLITIQUE

D'une manière générale, la politique d'un Etat belligérant à l'égard des navires et des victimes de la guerre cherchant asile en pays neutre variera suivant les conditions géographiques, militaires et économiques dans lesquelles il se trouve et suivant celles de son adversaire. Il n'aura pas intérêt à utiliser des ports neutres, si dans la région des combats il dispose de bases navales bien équipées et de navires-hôpitaux et de navires de transport en nombre suffisant. Il cherchera en pareil cas à faire pression sur les Etats neutres pour qu'ils adoptent une attitude restrictive à l'égard de son adversaire.

La politique d'un Etat belligérant apparaît aussi d'une façon particulière dans son interprétation du droit international en ce qui concerne le sort des victimes de la guerre débarquées selon l'article 17 de la Convention « maritime ». Elle tendra à exercer une pression sur l'Etat neutre pour obtenir la liberté des nationaux et l'internement des ennemis (1).

(1) Voir, ci-dessous, p. 60.

4) SUR LE PLAN HUMANITAIRE

On ne peut nier que les sentiments d'humanité se sont développés chez les belligérants au cours du temps. Cependant, l'idée que les victimes de la guerre pourraient être mieux soignées en pays neutre n'est pas un facteur décisif pour choisir une telle solution dans tous les cas où elle ne résulte pas d'une obligation conventionnelle. On a d'ailleurs constaté pendant la Deuxième Guerre mondiale que même les dispositions impératives des Conventions n'avaient malheureusement pas toujours été observées.

B) Importance du problème pour le neutre

Elle apparaît essentiellement sur les plans politique, humanitaire, administratif et économique.

1) SUR LES PLANS POLITIQUE ET HUMANITAIRE

Un Etat neutre est amené à pratiquer une politique de neutralité dans tous les domaines où il n'est pas soumis aux obligations du droit de la neutralité.

D'une manière générale, sa politique de neutralité à l'égard des navires et des victimes de la guerre cherchant asile variera suivant les conditions géographiques, militaires et économiques dans lesquelles il se trouve. Un Etat neutre qui possède une puissance militaire et économique considérable et une indépendance naturelle dans le domaine géographique, pourra facilement résister aux exigences des belligérants en vue de l'accomplissement consciencieux d'un devoir humanitaire dans le cadre du droit de la neutralité, tandis que les Etats faibles qui possèdent des escales importantes et commodes pour les belligérants seront facilement exposés à leurs pressions politiques. Il est donc probable que l'Etat neutre prendra davantage en considération ses propres intérêts politiques que le sort des victimes de la guerre dont il pourrait avoir à s'occuper. Tel est en tout cas l'attitude que les Etats faibles ont adoptée au cours de la Première Guerre mondiale à l'égard des navires.

Si nous nous plaçons plus particulièrement dans le cadre de la Convention « maritime » de 1949, nous pouvons dès maintenant relever qu'elle laisse aux Etats neutres une large liberté d'appréciation en faisant dépendre le débarquement des victimes du consentement de l'autorité locale (1), en prévoyant la conclusion avec les belligé-

(1) Voir, ci-dessous, pp. 85-87.

rants d'arrangements sur le sort des survivants débarqués (1) et en renvoyant pour le reste aux règles imprécises du droit international coutumier (2).

Au cours des deux Guerres mondiales les relations politiques entre belligérants et neutres furent marquées par deux incidents importants :

En 1915, l'internement de l'équipage du « Dresden » en territoire chilien donna lieu à diverses réclamations du Gouvernement allemand (3), et en 1939, l'internement de l'équipage du « Graf von Spee » suscita des controverses entre les Gouvernements argentin et allemand (4).

2) SUR LE PLAN ADMINISTRATIF

Si l'Etat neutre a tout avantage à permettre aux navires belligérants de réparer leurs avaries, de se ravitailler et d'acheter des médicaments pour les blessés et malades se trouvant à bord et de quitter ensuite le port, en revanche il peut s'attendre à des ennuis plus ou moins considérables s'il autorise le débarquement de victimes de la guerre et s'il doit ensuite les interner. Il en va de même s'il se trouve dans l'obligation, pour un motif ou pour un autre, de désarmer le navire et d'interner l'équipage.

Si les personnes accueillies en territoire neutre peuvent être laissées en liberté, il faut néanmoins leur assurer les soins nécessaires, une résidence appropriée et éventuellement une activité lucrative aussi longtemps qu'elles désireront y séjourner. Quant aux internés, ils doivent être logés, habillés, nourris et soignés et il faut en outre prendre les mesures nécessaires pour empêcher leur évacion, et s'ils sont nombreux, pour éviter qu'ils ne menacent la sécurité intérieure du pays. Il faut enfin tenir compte du risque que les personnes débarquées soient atteintes de maladies contagieuses.

3) SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

Les questions économiques semblent prendre aussi un aspect favorable ou défavorable selon la situation géographique, économique et administrative du pays neutre où des militaires belligérants sont établis ou internés. Pour donner un exemple citons une remarque du Major Edouard Favre : « Il est certain que la Suisse, grâce à son industrie hôtelière, se prêtait mieux que d'autres pays à l'internement

(1) Voir, ci-dessous, pp. 88-89.

(2) Voir, ci-dessous, pp. 89-92.

(3) A. ALVAREZ, *La Grande Guerre européenne et la neutralité du Chili*, pp. 229-231, 232-237, 245-250.

(4) MINWART, « Séjour d'un navire de guerre belligérant dans un port neutre, Incident du *Graf von Spee* », *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939, pp. 827-830.

...il est certain que l'internement a sauvé certains établissements de la fermeture ou de la liquidation » (1).

Il est clair cependant que d'une manière générale l'accueil de victimes de la guerre est une lourde charge pour un pays neutre, surtout si son ravitaillement est difficile. Quant aux frais d'un internement, ils ne sont normalement remboursés qu'à la conclusion de la paix, et l'Etat neutre doit souvent compter avec des retards ou d'autres difficultés.

C) Importance du problème pour les victimes de la guerre

Elle apparaît essentiellement sur le plan sanitaire et le plan personnel.

1) SUR LE PLAN SANITAIRE

Il est important pour la santé des blessés, malades et naufragés qu'ils quittent le plus rapidement possible un navire destiné au combat ou au commerce, car ils n'y disposent pas de la place nécessaire. Quant aux embarcations sanitaires, elles ne peuvent pas toujours faire face aux besoins, surtout si la quantité des victimes de la guerre dépasse des limites normales. D'autre part, s'il s'agit de victimes appartenant au camp adverse, il y a lieu de penser qu'elles seront mieux traitées et soignées en pays neutre.

2) SUR LE PLAN PERSONNEL

Il convient d'évoquer ici les conditions très variables qui peuvent être faites aux internés en matière de logement, de nourriture, d'habillement, de soins médicaux et d'exercice de leur religion, ainsi que leurs possibilités d'adaptation au climat et au genre de vie du pays d'accueil.

D'autres éléments, plus subjectifs, peuvent intervenir également. Piclet en parle ainsi :

« Leur intérêt lointain échappe encore bien davantage à une appréciation objective. Est-il préférable pour un soldat de passer les années de guerre dans un pays en paix, mais captif et loin des siens, impuissant à défendre sa patrie, ou de retrouver son foyer, libre de ses mouvements, mais en même temps appelé à de nouvelles campagnes et peut-être à de nouvelles blessures, voire à la mort ? On pourrait épiloguer sans fin sur de telles questions. » (2)

(1) E. Favre, *L'internement en Suisse des prisonniers de guerre malades ou blessés, 1916-1919, Premier rapport fait par ordre du colonel Hauser, t. 1, 1917, Avant-propos, p. IV.*

(2) PICLET, *op. cit.*, p. 128, note 1.

CHAPITRE III

APERÇU HISTORIQUE GÉNÉRAL

Dans notre troisième partie relative aux cas particuliers les plus importants nous donnerons pour chacun d'eux un aperçu historique des problèmes qui les concernent. Nous pouvons donc nous borner ici à retracer l'histoire générale du droit coutumier, du droit conventionnel et de la doctrine dans le domaine de l'hospitalité maritime neutre accordée aux victimes de la guerre. Nous laisserons également de côté l'évolution du droit militaire des divers pays, nous réservant d'y faire allusion à propos de certains cas particuliers. D'autre part, comme il y a peu de choses à dire sur l'histoire de l'hospitalité aérienne neutre, nous en parlerons également à propos des divers cas particuliers.

Disons d'emblée que l'apparition de l'hospitalité maritime neutre dans le droit international, en tant qu'institution juridique, est d'une date assez récente. Ce retard est dû à plusieurs causes :

1° Il a fallu d'abord que les belligérants et les neutres soient amenés à se préoccuper du sort des victimes de la guerre maritime et à envisager les mesures à prendre dans le cadre du droit de la guerre et de la neutralité. Or, jusqu'au XIX^e siècle on constate une large indifférence à cet égard.

Cauwès remarque à ce propos :

« ...les rigueurs de la guerre sont plus apparentes dans les lieux habités, ses traces plus profondes dans les campagnes ; les témoins en sont aussi plus nombreux ; les drames de la mer, au contraire, n'ont guère pour témoins que ceux qui en sont les auteurs actifs ou les victimes et leurs vestiges sont des épaves bien vite englouties. » (1)

De son côté, Fauchille, après avoir relevé qu'une protection des victimes de la guerre est plus importante sur mer que sur terre, attribue le retard de l'entente des Puissances à ce sujet à deux causes :

(1) G. CAUWÈS, *De l'extension des principes de la Convention de Genève aux guerres maritimes*, pp. 8-9.

« C'est d'abord que les intérêts des belligérants doivent souffrir davantage de l'application des idées d'humanité dans les guerres maritimes que dans les guerres terrestres. » (1)

Car, dit-il, l'inviolabilité des navires de secours gêne les belligérants d'une manière sensible. Puis il ajoute :

« Ce motif, malgré son importance, n'est cependant pas l'obstacle le plus grave à la protection des blessés et des malades dans les guerres navales. Si cette protection n'est pas à l'heure actuelle un fait accompli, cela tient surtout à ce que l'organisation des secours est beaucoup plus compliquée dans les luttes maritimes que dans les luttes terrestres. » (2)

2° Il a fallu ensuite que des progrès parallèles se réalisent progressivement dans les divers secteurs du droit international dont relève le problème de l'hospitalité neutre : droit de la guerre, droit de la neutralité et droit humanitaire.

3° Enfin, les difficultés résultant de la complexité des problèmes à résoudre expliquent aussi la lenteur de l'évolution du droit (3).

I. — L'ÉVOLUTION JUSQU'EN 1899

A) Antiquité et Moyen Age

Dans les guerres de l'Antiquité et du Moyen Age, le respect des adversaires victimes de la guerre n'existait pas. Les combats maritimes se faisaient corps à corps, faute d'armes permettant de lancer des projectiles, et ressemblaient sur ce point aux combats terrestres. Dans les deux cas, on avait l'habitude d'achever les blessés rencontrés après le combat.

Relevons cependant que certains préceptes religieux, notamment ceux du christianisme, tendaient à assurer quelque protection aux victimes de la guerre.

B) Epoque moderne

1) AVANT 1868

Ce n'est qu'à partir du moment où la pratique de la rançon se développa que les blessés et les malades de l'adversaire commencèrent

(1) FAUCHILLE, « Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes », *R.G.D.I.P.*, t. VI, 1899, p. 292.

(2) *Id.*

(3) Voir, ci-dessus, pp. 46-54.

à bénéficier d'une certaine protection. Cette institution de la rançon, soumise aux règles du droit privé, permettait aux commandants et même à des soldats qui avaient capturé et soigné des blessés ou des malades de les renvoyer à l'adversaire contre un bénéfice.

Plus tard, on vit apparaître des conventions entre Etats en vue de l'échange ou du rachat des prisonniers (1).

De 1581 à 1864, on compte 291 traités de ce genre dont quelques-uns se rapportaient à la guerre maritime (2). Il faut cependant relever qu'ils n'étaient valables que pour la durée d'une guerre.

D'autres accords bilatéraux purent être conclus entre belligérants et ncutres en vue de l'asile d'un navire dans un port neutre et du débarquement des victimes de la guerre, mais le plus souvent ces questions étaient réglées par des Etats neutres dans le cadre de leur droit national.

Remarquons ici que l'asile maritime dans un port neutre eut une évolution différente de l'asile terrestre tant dans la pratique qu'en droit conventionnel ; la sévérité à l'égard des navires belligérants n'apparût que dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Avant cette époque les forces belligérantes étaient admises dans les ports neutres même en dehors des cas de détresse.

Dans le domaine de la réglementation conventionnelle internationale visant à protéger les victimes de la guerre, la première initiative vint du philanthrope genevois Henri Dunant, qui, après avoir visité les champs de bataille du Milanais, avait publié une brochure intitulée *Un souvenir de Solferino*. Cette brochure fit une grande sensation sur l'opinion publique. Gustave Moynier, président de la Société genevoise d'utilité publique, convoqua à Genève, en octobre 1863, une Conférence sans caractère officiel (3), et l'année suivante le Gouvernement suisse invita les Etats à se faire représenter à une Conférence officielle qui se tint également à Genève, et aboutit, le 22 août 1864, à un acte définitif. C'est par cette Convention que les Etats s'engagèrent à respecter les blessés et les malades des deux camps et à les faire soigner indistinctement par le personnel médical. Cependant, cette Convention ne visait que la guerre sur terre et présentait de ce fait une lacune importante.

Les résultats catastrophiques du combat maritime de Lissa qui avait lieu, en 1866, entre les flottes autrichienne et italienne montrèrent définitivement la nécessité de protéger aussi les blessés, malades et naufragés de la guerre maritime. Dans le but d'étendre aux victimes de la guerre maritime les principes de la Convention de Genève de 1864, un vœu fut émis par la Conférence internationale des Comités de la Croix-Rouge, réunie en 1867. Le Gouvernement italien

(1) BOGAIÉWSKY, « Les secours aux militaires malades et blessés avant le XIX^e siècle », *R.G.D.I.P.*, t. X, 1903, pp. 207-208.

(2) CAUVÈS, *op. cit.*, pp. 16-18, cite quelques exemples.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *Manuel de la Croix-Rouge à l'usage des militaires de terre et de mer et des Sociétés de secours aux blessés*, pp. 3-4.

pressa le Gouvernement suisse de saisir de la question les signataires de la Convention de Genève.

2) LES ARTICLES ADDITIONNELS DE 1868

Une Conférence, réunie à cet effet à Genève, le 5 octobre 1868, vota, le 20 octobre, un Projet d'articles additionnels à la Convention de 1864. Cinq d'entre eux furent destinés à corriger ou à compléter les dispositions de ladite Convention et dix autres furent consacrés à la protection du service sanitaire dans la guerre maritime (1). Ces articles additionnels restèrent cependant à l'état de projet faute de ratification par les gouvernements intéressés ; mais ils furent appliqués à titre de *modus vivendi*, dans les guerres franco-prussienne de 1870, et hispano-américaine de 1898 (2).

Quoique le Projet d'articles additionnels n'ait pas prévu le cas spécial du débarquement en pays neutre des blessés, malades et naufragés, il posait pour la première fois à leur égard la condition générale de ne pas servir pendant la durée des hostilités lorsqu'ils étaient recueillis par des embarcations pendant ou après le combat (art. 6) ou par les navires des Sociétés de la Croix-Rouge (art. 13). D'autre part, l'article 10 posait le principe que tout bâtiment de commerce, à quelque nation qu'il appartienne, serait couvert par la neutralité s'il est chargé exclusivement de blessés et de malades dont il opère l'évacuation, mais le fait seul de la visite, notifiée sur le journal du bord, par un croiseur ennemi, rendrait les blessés et les malades incapables de servir pendant la durée de la guerre.

3) DÉVELOPPEMENT DOCTRINAL JUSQU'EN 1899

Nous n'estimons pas utile de faire ici l'histoire des efforts entrepris entre 1868 et 1899 en vue d'obtenir la ratification des articles additionnels, ni celui des diverses Conférences des Sociétés de la Croix-Rouge tenues et des propositions faites en vue de la convocation d'une nouvelle réunion de la Conférence internationale de Genève ; nous indiquerons seulement dans le domaine doctrinal quelques travaux spéciaux relatifs à notre matière.

Mentionnons tout d'abord le remarquable *Mémoire* de Houette, qui fut présenté à un concours ouvert par l'Union des Femmes de France sur la question des secours aux victimes des guerres maritimes et des combats sur mer, peu avant la réunion de la V^e Conférence internationale des Sociétés de la Croix-Rouge tenue, le 21 avril 1892, à Rome. Houette fût le premier à envisager la possibilité pour un navire belligérant de débarquer des blessés ou des malades dans

(1) FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, t. II, partie V, p. 158.

(2) *Ibid.*, p. 503.

un port neutre (1), ce qui entraînerait « une modification du droit commun sur ce point » (2).

Un autre travail est celui du Professeur d'Espine, qui avait rédigé à la veille de la Conférence de Rome le Rapport d'ensemble dans lequel le Comité international de la Croix-Rouge présentait divers rapports nationaux sur le rôle des Sociétés de la Croix-Rouge dans une guerre maritime. Le Rapport italien proposait la solution suivante :

« Les naufragés ou blessés recueillis par un navire de la Croix-Rouge seront de fait neutralisés, et ne pourront plus être réclamés par les belligérants. La question de savoir où ils devront ou pourront être débarqués a également occupé le Comité italien, qui, sans se prononcer d'une façon définitive à cet égard, est d'avis que le point de débarquement le plus désirable serait la terre la plus proche, et, à l'égalité des distances, la terre neutre, en cherchant autant que possible, comme point de débarquement, un port dans lequel les malades et les blessés trouveront des secours efficaces. Ils seront confiés au Comité de la Croix-Rouge du lieu du débarquement. » (3)

Cette suggestion fut reprise à l'article 29 du Projet présenté par le Comité italien à la VI^e Conférence internationale des Sociétés de la Croix-Rouge réunie, le 19 septembre 1897, à Vienne. Cet article était ainsi conçu :

« Les navires de la Croix-Rouge débarqueront les naufragés et les blessés sur le point le plus rapproché, même s'il était neutre. »

De son côté, l'Institut de droit international avait décidé à sa session de Copenhague en 1897, d'étudier l'application de la Convention de Genève aux guerres maritimes. Mais les décisions de la Conférence de La Haye de 1899 le dissuadèrent de poursuivre cette étude.

Citons encore les opinions intéressantes de deux auteurs, qui ont été publiées à la veille de la Conférence de La Haye de 1899.

Fauchille exposa son point de vue sur la meilleure façon d'assurer la protection des victimes de la guerre maritime dans un article paru en 1899, dont il fut même question à la 3^e séance de la 1^{re} Sous-Commission de la Conférence de 1899 à propos du débarquement des victimes en pays neutre.

Fauchille soumet à un régime particulier les victimes se trouvant à bord de navires-hôpitaux ou de navires croiseurs volants : selon lui, elles perdent en quelque sorte leur propre nationalité et participent du caractère « international » des navires qui les ont sauvées ; par conséquent, elles ne pourront plus prendre les armes (4).

(1) HOUEITE, *Mémoire sur la question des secours aux victimes des guerres maritimes et des combats sur mer*, p. 20.

(2) G. CAUVÈS, *op. cit.*, p. 206.

(3) D'ESPINE, *Activité maritime de la Croix-Rouge, Rapport adressé au nom du Comité international de la Croix-Rouge à MM. les Présidents des Comités centraux*, p. 14.

(4) FAUCHILLE, « Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes », *R.G.D.I.P.*, t. VI, 1899, p. 300.

« Cette solution, dit-il, est la garantie d'un bon service sanitaire : si les militaires devaient retourner aux armées après leur guérison, il serait à craindre en effet que les belligérants ne s'opposassent au sauvetage par les navires hospitaliers des équipages de l'ennemi ; leur intérêt serait de les laisser périr. » (1)

Leur sort étant ainsi déterminé avant le débarquement et jusqu'à la fin des hostilités, la question se pose de savoir où ils devront être débarqués. Selon Fauchille, il y a deux possibilités : la première est le rapatriement dans leur pays, où ils resteront soumis à l'obligation de ne plus prendre les armes. Une telle solution présente cependant l'inconvénient d'obliger éventuellement les navires hospitaliers à faire de longs trajets loin du théâtre des hostilités, où des tâches plus urgentes les attendent. En outre, il serait difficile de vérifier si les militaires débarqués respectent leur obligation de ne pas reprendre du service. Fauchille se prononce donc en faveur du débarquement des personnes recueillies dans les territoires des pays les plus proches qui ne participent pas aux hostilités (2).

Pour éviter des hésitations, il ajoute qu'il serait préférable de désigner « dès le temps de paix, dans chaque Etat du monde, un ou plusieurs ports pour recevoir les victimes des luttes maritimes » (3). Quant aux frais d'entretien des personnes débarquées ; en raison du caractère « innational » du navire, c'est l'Etat dont elles dépendent par leur nationalité qui devrait payer ces frais (4).

Des idées plus ou moins analogues furent soutenues par G. Cauwès :

« Le droit des gens, dans la rigueur de ses principes, considérerait certainement qu'il y a là assistance illicite prêtée par le neutre au navire de combat qui, débarrassé d'un encombrement gênant, recouvrerait ses qualités manœuvrières et pourrait reprendre utilement sa croisière ou rejoindre le gros de la force navale dont il dépend.

On peut rapprocher de ce cas, celui du transit d'un convoi de blessés sur un territoire neutre que prétendrait organiser un belligérant ; il y aurait là une prétention exorbitante... » (5)

« Et pourtant, on a proposé, avec grande raison à notre sens, une modification du droit commun sur ce point ;... » (6)

Quant au sort des victimes débarquées dans un port neutre, Cauwès s'exprime ainsi :

« L'objection de l'assistance fournie par les neutres tombera d'elle-même, puisque la Convention déclarera, dans l'intérêt supérieur des victimes de la lutte, qu'il n'y aura plus là qu'une mesure générale et réciproque en leur faveur ; et puis, à un autre point de vue les belligérants n'ont pas à se plaindre : les blessés, les naufragés ennemis déposés en

(1) *Id.*

(2) *Ibid.*, p. 301.

(3) *Id.*

(4) *Id.*

(5) G. CAUWÈS, *op. cit.*, pp. 205-206.

(6) *Ibid.*, p. 206.

pays neutre deviennent, de par le jeu même des principes généraux, incapables de reprendre les armes. » (1)

Cet auteur considère d'ailleurs utile de faire figurer dans la Convention « l'obligation de débarquer les blessés et les naufragés dans le port le plus voisin des eaux où le sauvetage ou le transbordement auront été opérés » (2). Enfin, il déclare que « des règlements spéciaux détermineront les ports neutres dans lesquels des débarquements de cette nature pourront être effectués » (3).

II. — LA PÉRIODE ALLANT DE 1899 A 1949

A) La Convention du 29 juillet 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864

Après les guerres sino-japonaise (1894-1895) et hispano-américaine (1898), la nécessité d'une réglementation relative à la protection des victimes de la guerre maritime se fit ressentir davantage.

Sur l'invitation du Tsar Nicolas II, la première Conférence de la Paix, réunie à La Haye, étendit la Convention de Genève du 22 août 1864 à la guerre maritime.

Ce fut la première Convention en la matière. Signée dès le 29 juillet 1899 par douze Puissances, elle fixait à son article 9 la situation des militaires blessés, malades ou naufragés tombés au pouvoir de l'adversaire. Celui-ci avait désormais la faculté « de les garder, de les diriger sur un port de sa nation, sur un port neutre ou même sur un port de l'adversaire ».

Quant à l'article 10, il prévoyait la réception en pays neutre des blessés, malades et naufragés, ainsi que leur internement, sans faire de distinction suivant la nationalité des victimes ou la nature des moyens de transport utilisés. Cet article est important, car il a servi de base aux articles des Conventions ultérieures.

Il convient donc d'en reproduire le texte intégral :

« Les naufragés, blessés ou malades, qui sont débarqués dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'Etat neutre avec les Etats belligérants, être gardés par l'Etat neutre de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'Etat dont relèvent les naufragés, blessés ou malades. »

(1) *Id.*

(2) *Ibid.*, p. 207.

(3) *Id.*

Bien que ce point ait été contesté en 1907, il apparaît nettement que cet article a une portée tout à fait générale. Les procès-verbaux de la Conférence sont d'ailleurs de nature à le confirmer. A la 3^e séance de la 1^{re} Sous-Commission, on lit :

« M. Renault ne pense pas qu'on doive se préoccuper de régler la condition du bâtiment qui a débarqué les blessés. » (1)

De même, dans les rapports présentés à la Commission plénière et à l'Assemblée plénière de la Conférence, Renault déclara que la disposition de l'article 10 « vise le cas de naufragés, blessés ou malades qui seraient débarqués dans un port neutre » (2) sans faire allusion à des moyens de transport déterminés.

En 1899, la question se posa à propos de cet article de savoir si le neutre pourrait recevoir sur son territoire des blessés, malades ou naufragés sans manquer aux devoirs de la neutralité, du fait que le belligérant trouverait un « grand avantage » à se débarrasser de personnes qui l'encombrent et le gênent dans ses opérations militaires. Mais, les considérations d'humanité l'emportèrent et Renault put déclarer :

« Néanmoins il a paru que les considérations d'humanité devaient l'emporter ici, que le plus souvent le débarquement des blessés et des malades recueillis, par exemple, à bord de bâtiments de commerce aurait un caractère exclusivement charitable, qu'autrement on aggraverait inutilement les souffrances des blessés et des malades en prolongeant la traversée de manière à atteindre un port de leur nation. Il pourra d'ailleurs arriver que les blessés et les malades ainsi débarqués appartiennent aux deux belligérants. » (3)

Cependant, l'article 10 donna lieu à de vives discussions au sein de la 1^{re} Sous-Commission :

Certains délégués soutinrent qu'il imposait aux neutres un devoir trop lourd, d'autres prétendirent qu'il n'était pas en harmonie avec l'article 55 de la Déclaration de Bruxelles de 1874 (devenu après quelques modifications, l'article 59 du Règlement de La Haye de 1899 concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre), car celui-ci n'imposait pas à l'Etat neutre l'obligation de garder les blessés ou malades reçus sur son territoire.

On tint compte de la première objection en ajoutant à l'article 10 « à moins d'un arrangement contraire de l'Etat neutre avec les Etats belligérants ». Quant à la seconde objection, elle fut écartée pour la raison que l'accès dans un port neutre n'est pas soumis aux mêmes règles que l'entrée sur le territoire neutre par la voie terrestre.

Cependant, trois mois après la clôture de la Conférence, au moment de signer la Convention, la Grande-Bretagne considéra que l'article 10 était contraire au principe constitutionnel de l'*habeas corpus*,

(1) Actes de 1899, partie III, p. 56.

(2) *Ibid.*, partie I, p. 28 et partie III, p. 16.

(3) *Ibid.*, partie I, p. 28.

selon lequel elle ne peut pas retenir des blessés, malades ou naufragés dans un port anglais. L'Allemagne, les Etats-Unis et la Turquie formulèrent également une réserve à l'article 10. A la suite de négociations, l'article 10 fut rayé pour tous les Etats (1).

B) Situation juridique résultant de l'élimination de l'article 10

L'article 10, ayant été rédigé de la manière la plus générale, faut-il déduire de sa suppression qu'un Etat neutre pourrait recevoir sur son territoire seulement des blessés, malades et naufragés ennemis débarqués par un belligérant conformément à l'article 9, en excluant ainsi ceux qui sont amenés au port neutre par des navires nationaux ou neutres ?

Une telle interprétation serait évidemment contraire à l'esprit général de la Convention, comme l'avaient remarqué Fauchille et Politis :

« On en arriverait, en effet, à déclarer la réception permise dans le cas où elle constitue un manquement plus grave aux devoirs de la neutralité, et prohibée dans celui où elle serait le plus favorable aux intérêts humanitaires : la liberté d'un vaisseau de combat est autrement hostile que celle d'un navire d'assistance, et c'est à bord des bâtiments hospitaliers que se trouvent surtout des blessés, des malades et des naufragés. » (2)

Les conséquences de l'asile ainsi permis furent différemment interprétées en doctrine.

Après avoir rappelé la disparition de l'article 10, Politis écrivit :

« Néanmoins les principes généraux de la neutralité conduisent, à notre avis, à des résultats analogues, en ce sens que le neutre reste libre d'accorder ou de refuser l'autorisation de débarquer dans ses ports les blessés ou malades des belligérants. Mais l'octroi de cette autorisation, justifié par des considérations d'humanité, lui imposerait le devoir de garder les blessés ou malades recueillis jusqu'à la fin des hostilités, à moins qu'ils ne fussent reconnus impropres au service militaire. C'est la solution adoptée par l'Institut de droit international. » (3)

Cependant, Politis proposa avec Fauchille, comme solution admissible, l'application des règles du droit commun qui imposent à l'Etat neutre d'interner les militaires volontairement réfugiés chez lui et de libérer les prisonniers de guerre amenés par l'ennemi.

Ces deux auteurs arrivent ainsi à la solution suivante :

« ...les blessés, malades et naufragés arrivés sur le territoire neutre à bord d'un navire national ou neutre, non visité par l'adversaire en cours

(1) *A.I.D.I.*, vol. XVIII, 1900, p. 231.

(2) FAUCHILLE et POLITIS, *Manuel de la Croix-Rouge à l'usage des militaires de terre et de mer et des Sociétés de secours aux blessés*, p. 120.

(3) POLITIS, « Chronique des faits internationaux », *R.G.D.I.P.*, t. VIII, 1901, p. 366.

de route, devront y rester jusqu'à la fin des hostilités, mais ... ceux qui auront été conduits à bord d'un navire ennemi, ou d'un navire national ou neutre, ayant subi la visite de l'ennemi, devront, après guérison, être remis en liberté. » (1)

Quelles qu'aient été les opinions émises à la suite de la suppression de l'article 10, celles-ci n'avaient plus qu'une valeur théorique huit ans plus tard.

En 1900, l'éminent jurisconsulte Renault fit adopter par l'Institut de droit international, à sa session de Neuchâtel, un vœu concernant le rétablissement de l'article 10 dans une Convention ultérieure (2).

En 1902, la VII^e Conférence des Sociétés de secours réunie à Saint-Petersbourg demanda la remise en vigueur dudit article (3).

D'autre part, la guerre russo-japonaise (1904-1905) révéla le rôle important que peuvent jouer des navires de guerre neutres (4).

Enfin, l'adoption, le 6 juillet 1906, d'une nouvelle Convention de Genève incita la Conférence de La Haye de 1907 à compléter la Convention de 1899.

C) La Convention du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906

La Deuxième Conférence de la Paix, réunie à La Haye en juin 1907, adopta, le 18 octobre 1907, la X^e Convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève. Ratifiée par 47 puissances, elle fut en vigueur jusqu'en 1949.

Sur la proposition de la délégation française le rétablissement de l'article 10 fut admis sans difficulté ; son texte se retrouve dans le nouvel article 15. D'autre part, la Convention prévoit à son article 13 un nouveau cas, celui des blessés, malades ou naufragés recueillis à bord d'un navire de guerre neutre.

Cependant, des difficultés d'interprétation surgirent en raison des explications contenues dans le Rapport général présenté à la Conférence. En effet, en dépit des termes généraux de l'article 15, identiques à ceux de l'article 10 de la Convention de 1899, on lit dans ce Rapport :

« L'hypothèse, que l'on a eu en vue, est celle de bâtiments de guerre des belligérants venant débarquer des blessés ou des malades dans un port neutre et dégager ainsi leur action. » (5)

(1) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 121.

(2) *A.I.D.I.*, vol. XVIII, 1900, p. 231.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 20.

(4) FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, t. II, partie V, p. 511.

(5) Actes de 1907, t. III, p. 311.

Et le Rapport ajoute :

« Si un bâtiment de commerce neutre, ayant recueilli occasionnellement des blessés ou des malades, même des naufragés, arrive dans un port neutre sans avoir rencontré de croiseur et sans avoir pris aucun engagement, les individus qu'il débarque ne tombent pas sous le coup de la disposition ; ils sont libres. » (1)

Quant aux autres cas, le Rapport est complètement silencieux.

En 1899, on n'avait trouvé aucune raison valable pour faire des distinctions entre les divers cas pouvant se présenter dans la pratique selon la nature des navires et l'on avait adopté à l'article 10 une disposition de caractère tout à fait général, tandis qu'en 1907, il parut nécessaire de régler spécialement certains cas. Cependant, il est fâcheux que les plénipotentiaires de 1907 ne soient pas arrivés à une rédaction correspondant aux idées contenues dans le Rapport général, car même dans son état incomplet, celui-ci était conforme aux nouvelles tendances du droit international admettant dans certains cas que les individus débarqués soient libres.

La contradiction entre le Rapport général et le texte de l'article 15 causa inévitablement des divergences d'interprétation. Nous distinguons trois thèses principales :

1° Un certain nombre d'auteurs, parmi eux, Fernand Martin, Georges Werner et Auguste-Raynald Werner (2), s'en tiennent exclusivement au texte même de l'article 15. Selon eux tous les blessés, malades et naufragés tombent sous le coup de l'internement.

D'après cette thèse, tous les cas sont donc prévus par l'article 15 dans le sens de l'internement.

2° D'autres auteurs, dont Fauchille et Politis (3), tiennent compte à la fois du texte de l'article 15 et du Rapport général. Pour eux, l'article 15 prévoit tout cas autre que celui du navire de commerce neutre, et ils se prononcent dans ce cas en faveur de la liberté des personnes débarquées.

D'après cette thèse, tous les cas sont également prévus soit dans le sens de l'internement soit dans celui de la liberté.

3° D'autres enfin, comme Pictet (4), interprétant exclusivement l'article 15 selon le Rapport général, considèrent que cet article régit seulement le cas du navire de guerre belligérant dont les blessés, malades et naufragés débarqués en pays neutre sont soumis à l'internement, tandis que les victimes débarquées par un navire de commerce neutre sont libres.

(1) *Id.*

(2) F. MARTIN, *Essai sur les droits et devoirs des Etats étrangers à une guerre à l'égard des navires des belligérants dans les ports neutres*, pp. 53-54 ; G. WERNER, *Les prisonniers de guerre*, p. 80 ; A.-R. WERNER, *La Croix-Rouge et les Conventions de Genève*, pp. 361-362.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, pp. 150-151.

(4) PICTET, *op. cit.*, pp. 119, 121 et 129.

D'après cette thèse, tous les autres cas restent sans solution à moins qu'ils n'aient été prévus par d'autres dispositions conventionnelles. C'est la thèse généralement admise par les Conférences internationales de la Croix-Rouge qui se sont fait un devoir de chercher des solutions pour les cas non prévus, et dont nous examinerons maintenant les travaux successifs.

D) Travaux préparatoires en vue de la révision de la Convention de 1907

Les expériences de la Première Guerre mondiale avaient montré certaines imperfections de la X^e Convention de La Haye. D'autre part, la révision de la Convention de Genève en 1929 rendait nécessaire d'envisager la refonte de la Convention de 1907.

1) LA CONFÉRENCE D'EXPERTS NAVALS DE 1937

Le Comité international de la Croix-Rouge, conformément au mandat que lui avait confié la XV^e Conférence internationale de Tokio en 1934, assumait la tâche de préparer le travail d'une Commission d'experts navals ; il établit à cet effet, avec le concours technique du vice-amiral H.G. Surie, désigné par la Croix-Rouge néerlandaise, un questionnaire complété par un projet de texte révisé de la X^e Convention de La Haye ; et après consultation de certaines Sociétés nationales de la Croix-Rouge, du Comité exécutif de l'Union internationale de secours et du Comité permanent des Congrès internationaux de médecine et de pharmacie militaires, il transmet sa documentation à toutes les Sociétés nationales en les invitant à se faire représenter à une Commission d'experts navals (1).

Cette Commission se réunit à Genève, le 15 juin 1937, au siège du Comité international. Elle était composée de représentants de la Croix-Rouge allemande, américaine, belge, française, italienne, japonaise, néerlandaise, norvégienne et polonaise, du Comité permanent des Congrès internationaux de médecine et de pharmacie militaires, de la Ligne des Sociétés de la Croix-Rouge et du C.I.C.R. (2).

Elle examina les divers problèmes maritimes, et notamment celui du sort des militaires débarqués en pays neutre par des navires-hôpitaux. Ayant terminé ses travaux le 18 juin, la Commission chargea le C.I.C.R. de préparer, sur la base des décisions prises, un Projet de

(1) C.I.C.R., XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Rapport relatif à la révision de la « X^e Convention de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906 » (Doc. n^o 2), p. 2.

(2) *Ibid.*, p. 3.

convention maritime révisée. Ce Projet fut inséré dans un Rapport qui fut soumis aux membres de la Commission et approuvé par eux (1). Nous avons là un premier pas dans la recherche de solutions appropriées pour les divers cas d'espèce.

2) LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE LA CROIX-ROUGE DE 1938

En juin 1938, la XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge se réunit à Londres. Sa Commission juridique examina le Rapport précité du C.I.C.R., mais elle ne put entrer dans un examen détaillé du Projet « vu le caractère technique de la plupart des problèmes qui se posaient à elle et le temps limité dont elle disposait » (2). La Commission formula aussi l'observation générale suivante :

« Il convient de noter tout d'abord que l'adaptation — réalisée dans le projet — des matières de la Convention maritime à celles de la Convention de Genève a fait l'objet de critiques. On a fait observer que quelle que soit l'analogie que peuvent présenter certaines règles concernant la guerre maritime, d'une part, et la guerre terrestre, d'autre part, un tel rapprochement ne paraissait pas opportun. » (3)

La Conférence internationale de la Croix-Rouge de 1938 approuva le Projet du C.I.C.R. et le porta à l'ordre du jour de la Conférence diplomatique que le Gouvernement suisse avait convoquée pour 1940. Mais le grand conflit né en 1939 empêcha la réunion de cette Conférence.

3) LA CONFÉRENCE PRÉLIMINAIRE DES SOCIÉTÉS NATIONALES DE LA CROIX-ROUGE DE 1946

Après la Seconde Guerre mondiale, la nécessité d'une révision des Conventions de Genève se fit sentir encore une fois.

Le C.I.C.R., ayant jugé qu'il fallait reprendre l'étude de la révision de la X^e Convention de La Haye, soumit le Projet de 1937 à une Conférence préliminaire pour qu'il soit complété à la lumière des expériences faites pendant le dernier conflit.

Cette Conférence, tenue du 26 juillet au 3 août 1946, s'occupa de divers problèmes maritimes, sur la base de la documentation fournie par le C.I.C.R. et par diverses Sociétés nationales (4).

(1) *Ibid.*, p. 5.

(2) C.I.C.R., Conférence diplomatique pour la révision et la conclusion d'accords relatifs à la Croix-Rouge, Révision de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève (Doc. n° 3), p. 4.

(3) *Id.*

(4) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence préliminaire des Sociétés nationales de la Croix-Rouge pour l'étude des Conventions et de divers problèmes ayant trait à la Croix-Rouge, pp. 4-5.

En ce qui concerne l'adaptation du texte de la X^e Convention de La Haye à celui de la Convention de Genève, telle qu'elle avait été envisagée par les experts de 1937, la Conférence « a jugé que les avantages de la fusion et l'utilité que présenterait une convention unique, l'emporteraient sur les inconvénients » (1).

Relevons enfin qu'à part quelques considérations d'ordre général, cette Conférence ne s'occupa pas des problèmes relatifs au débarquement en pays neutre.

4) LA CONFÉRENCE D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX DE 1947

Une année plus tard, l'étude de la Convention de La Haye faisait l'objet d'un examen plus approfondi à la Conférence d'experts gouvernementaux réunie à Genève du 14 avril au 26 avril 1947. En raison de son caractère particulièrement technique, cette étude fut confiée à une Sous-Commission composée de spécialistes (2).

Ayant pris pour base de ses travaux le Projet de Convention révisée de 1937, la Commission d'experts gouvernementaux rédigea un nouveau projet (3).

Les articles relatifs au débarquement en pays neutre ont été améliorés et ils ont fait l'objet de commentaires détaillés dans un rapport analytique sur lequel nous aurons l'occasion de revenir lors de l'examen des divers cas particuliers.

Notons qu'une seule délégation se prononça pour la solution de l'internement applicable à tous les cas maritimes. Nous lisons à ce propos dans le commentaire de l'article 5 :

« Une délégation remarqua que l'élément déterminant de l'internement ou de la libération des blessés, malades ou naufragés débarqués dans un port neutre devait être le statut personnel de ceux-ci et non le statut du navire qui les débarque. En conséquence, les militaires de quelque navire que ce soit devraient être internés, alors que les civils seraient libres. Une autre fit observer que cette proposition entraînerait une limitation de la protection conférée aux militaires blessés, malades ou naufragés. » (4)

Quant à l'article 5 lui-même, il a été adopté dans la teneur suivante :

« Les blessés, les malades ou les naufragés qui seront débarqués par les navires de guerre des belligérants dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes, être gardés par la Puissance neutre de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

(1) *Ibid.*, p. 70.

(2) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre, p. 76.

(3) *Ibid.*, p. 77.

(4) *Ibid.*, p. 84.

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont relèvent les blessés, les malades ou les naufragés.

Si des blessés, des malades ou des naufragés sont débarqués dans un port neutre par des navires de commerce, embarcations, yachts, aéronefs, privés et neutres, et sans que ceux-ci aient assumé aucune obligation quelconque vis-à-vis d'une des Puissances belligérantes, lesdits blessés, malades ou naufragés, seront libres.

Tout navire de guerre arrivant dans un port neutre aura la faculté, avec l'assentiment de la Puissance neutre, de débarquer les blessés, les malades ou les naufragés qui se trouvent à bord. » (1)

La situation des blessés, malades et naufragés à bord d'un navire de guerre neutre a été également prévue à l'article 4 du Projet, mais le cas du débarquement par des navires de guerre neutres demeura controversé. La Commission de 1937 l'avait considéré comme inclus dans l'alinéa 3 de l'article 5 (2). En 1947, la délégation des Pays-Bas proposa de mentionner à l'alinéa 3, les vaisseaux de guerre neutres et les navires-hôpitaux avant les navires de commerce (3).

Cette proposition apparaît dans les procès-verbaux sous la forme suivante :

« Dans la Convention, il n'est fait aucune mention des navires neutres ou des bateaux-hôpitaux. C'est pourquoi nous désirons que ces deux catégories fussent également mentionnées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5. Les personnes qui seraient débarquées de ces navires seraient donc libres. » (4)

Ajoutons que si l'article 5 est muet au sujet des navires-hôpitaux belligérants et neutres, les différentes éventualités ont néanmoins fait l'objet du commentaire de l'alinéa 3 (5).

On peut donc dire qu'à peu près tous les cas principaux de débarquement en pays neutre furent prévus ou du moins discutés à la Conférence de 1947, à la lumière des travaux de la Commission de 1937.

5) LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE LA CROIX-ROUGE DE 1948

La XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, qui se réunit à Stockholm du 20 au 30 août 1948, confia l'étude du Projet de Convention, à une Commission composée d'experts navals. Celle-ci estima que la révision de la X^e Convention de 1907 et son adaptation

(1) *Ibid.*, p. 81.

(2) *Ibid.*, p. 82.

(3) C.I.C.R., Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre (Genève, 14-26 avril 1947), Procès-verbaux de la Commission I, Révision de la Convention de Genève de 1929 pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les armées en campagne et les dispositions connexes, vol. II, t. II, p. 350.

(4) *Ibid.*, p. 351.

(5) Voir, ci-dessous, p. 170.

à la Convention de Genève révisée devaient encore être étudiées avec le plus grand soin dans une nouvelle réunion d'experts gouvernementaux (1). Cependant, cette suggestion ne fut pas retenue. Les Projets de Conventions approuvés et amendés par la Conférence furent communiqués aux gouvernements par le C.I.C.R. et celui-ci formula à leur propos certaines remarques et propositions (2).

Dans la question du débarquement dans un port neutre, la Conférence de 1948 procéda selon la même méthode analytique que la Conférence de 1947. L'article 15, après avoir subi certaines modifications et adjonctions se présenta comme suit :

« Les blessés, les malades ou les naufragés qui seront débarqués par les navires de guerre, *navires-hôpitaux et navires de commerce* des belligérants dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes, être gardés par la Puissance neutre de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont relèvent les blessés, les malades ou les naufragés.

Si des blessés, des malades ou des naufragés sont débarqués dans un port neutre par des navires de commerce, embarcations, yachts, aéronefs, privés et neutres, et sans que ceux-ci aient assumé aucune obligation quelconque vis-à-vis d'une des Puissances belligérantes, lesdits blessés, malades ou naufragés seront libres.

Tout navire de guerre arrivant dans un port neutre aura la faculté, avec l'assentiment de la Puissance neutre, de débarquer les blessés, les malades ou les naufragés qui se trouvent à bord. » (3)

Certains cas de débarquement dans un port neutre faisaient en outre l'objet de dispositions particulières : l'article prévoyait le cas des blessés et naufragés à bord d'un navire de guerre neutre (4), et l'article 37 parlait du débarquement par un aéronef sanitaire (5).

Avant de passer à la dernière étape de l'évolution historique, nous désirons relever que les travaux préparatoires effectués de 1937 à 1948 ont été dominés par l'idée déjà lancée par Renault en 1907, qu'il convenait de distinguer les divers cas d'espèce. A la lumière des expériences faites au cours des guerres récentes, il était apparu que l'article 10 de la Convention de 1899 ne donnait pas entière satisfaction et que selon les nouvelles tendances du droit de la neutralité mari-

(1) C.I.C.R., Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Textes approuvés et amendés par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, p. 31, note 1.

(2) C.I.C.R., Remarques et propositions du Comité international de la Croix-Rouge, Document destiné aux Gouvernements invités par le Conseil fédéral suisse à la Conférence diplomatique de Genève, p. 5.

(3) C.I.C.R., Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Textes approuvés et amendés par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, p. 36.

(4) *Id.*

(5) *Ibid.*, p. 44.

time, il fallait développer et améliorer l'hospitalité maritime neutre. Les travaux de la Conférence diplomatique de Genève de 1949 en furent largement facilités.

**E) La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés,
des malades et des naufragés des forces armées sur mer
du 12 août 1949**

La Conférence diplomatique de Genève, qui se réunit du 21 avril au 12 août 1949, procéda à la révision de la X^e Convention de La Haye de 1907 en vue de son adaptation aux conditions nouvelles de la guerre maritime. « La Convention pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer » constitue la deuxième des quatre Conventions humanitaires de Genève, signées par 61 Puissances (1) ; elle lie actuellement 128 Etats, dont les instruments de ratification ou d'adhésion ou les déclarations de continuité ont été enregistrés à Berne par le Gouvernement suisse.

La Convention « maritime » de 1949 comprend 63 articles, dont les onze premiers contiennent des dispositions générales.

La Conférence de Genève de 1949 prit pour base de ses travaux le texte révisé et amendé par la Conférence de Stockholm de 1948. La Commission I, constituée pour élaborer les deux premières Conventions, dut confier à son tour les articles les plus discutés à de nombreux Groupes de Travail et à un Comité de Rédaction.

Les discussions les plus vives se déroulèrent au Groupe de Travail chargé de l'examen de l'article 14 (art. 15 du texte final) et de l'article 15 (art. 17 du texte final), et à la Commission plénière.

La discussion de ces articles eut lieu d'abord à la Commission plénière, sur la demande du Groupe de Travail chargé de les étudier, qui était désireux d'avoir des directives (2).

Deux systèmes furent défendus à la 8^e séance de la Commission I :

La délégation des Etats-Unis d'Amérique, soutenant le système synthétique, déclara que :

« Aucune distinction ne devrait être établie dans la nature des bateaux qui débarqueront des blessés, malades ou naufragés dans un port neutre. » (3)

(1) Les quatre Conventions de Genève du 12 août 1949 sont les suivantes :

I. Convention pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne.

II. Convention pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer.

III. Convention relative au traitement des prisonniers de guerre.

IV. Convention relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre.

(2) Actes de 1949, t. II - A, p. 59.

(3) *Ibid.*, p. 60.

D'autres délégations, suivant le système analytique, proposèrent des solutions variant selon les cas envisagés (1).

A la 22^e séance, le Rapporteur du Groupe de Travail présenta son rapport à la Commission. Il y déclarait :

« Après discussion, le Groupe de Travail décida de recommander l'adoption de l'amendement des Etats-Unis tout en faisant connaître qu'il n'entend, par cette décision, exprimer aucune opinion quant à l'interprétation du droit international concernant les survivants débarqués. » (2)

A la séance suivante, les débats furent repris sur les deux systèmes :

Ainsi, la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques soutint le système général de l'internement, et à propos de l'opinion de la délégation du Portugal qui était opposée à l'article proposé, elle déclara :

« ...il en résulterait que les naufragés d'un même navire, recueillis et débarqués en pays neutre par des bateaux de catégories différentes, ne subiraient pas le même sort ; ce serait inadmissible. » (3)

D'autres délégations se prononcèrent en faveur du « système analytique » (4).

A la fin des débats, l'article 15, dans le texte proposé par le Groupe de Travail, fut adopté par 23 voix contre 2 (5).

Dans son Rapport final, la Commission I fit également le commentaire suivant de l'article 15 :

« Plusieurs des articles précédents parlent des droits et des devoirs des Etats neutres. Tout en reconnaissant que de nombreuses questions concernant la situation de ces Etats ne se trouvaient pas résolues par la X^e Convention de La Haye, la Commission I ne s'est pas estimée compétente quant à l'interprétation du droit international concernant les survivants débarqués. Des problèmes pourrout surgir au sujet de ceux-ci. Mais il n'appartient pas à la Commission de les résoudre. » (6)

Il est cependant curieux que la Commission I, contrairement à ce qui s'était passé en 1907, ne soit pas prononcée sur la question de savoir s'il faudrait faire une distinction entre les victimes suivant qu'elles sont débarquées par un tel ou tel moyen de transport et qu'elle se soit contentée d'accepter les conclusions du Groupe de Travail, alors qu'elle avait choisi l'internement pour les victimes débarquées par un aéronef sanitaire d'une armée belligérante qui aurait atterri ou amerri en territoire neutre.

L'Assemblée plénière de la Conférence suivit la même voie imprécise en ne prévoyant l'internement que « lorsque le droit international le requiert ».

(1) *Ibid.*, pp. 59-60.

(2) *Ibid.*, p. 102.

(3) *Ibid.*, p. 103.

(4) *Ibid.*, p. 104.

(5) *Id.*

(6) *Ibid.*, p. 194.

Ainsi, l'article 17 fut finalement rédigé comme suit :

« Les blessés, les malades ou les naufragés qui seront débarqués dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes, être gardés par la Puissance neutre, lorsque le droit international le requiert, de telle manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont relèvent les blessés, les malades ou les naufragés. »

Signalons d'autre part que l'article 15 traite de la situation des victimes recueillies par un vaisseau de guerre neutre ou par un aéronef militaire neutre, et l'article 40 des victimes débarquées par un aéronef sanitaire belligérant. Bien que ces articles donnent l'impression de n'avoir aucun rapport avec l'article 17, nous verrons plus loin (1) que l'article 17 est également applicable aux moyens de transport mentionnés aux articles 15 et 40 en ce qui concerne le débarquement des victimes dans un port neutre.

F) Conclusion

Notre aperçu historique révèle deux évolutions différentes :

Le droit conventionnel s'est développé à partir d'un système qui prévoyait l'internement de toutes les victimes, pour aboutir à une solution où le sort des victimes n'est pas précisé et où l'on se contente de poser des principes généraux relatifs à l'asile.

En revanche, la coutume, la pratique et la doctrine sont allés dans le sens de solutions diversifiées, prévoyant l'internement ou la liberté selon des critères variés que nous examinerons dans la suite de notre étude.

Cependant, comme l'article 17 de la Convention « maritime » prévoit l'internement « lorsque le droit international le requiert », il permet de tenir compte de ces solutions diversifiées et d'opérer ainsi une sorte de rapprochement entre les deux évolutions que nous venons d'indiquer.

Dans le chapitre suivant, nous analyserons la situation générale telle qu'elle résulte de l'article 17, tandis que notre troisième partie sera consacrée à l'examen des cas particuliers les plus importants.

(1) Voir, ci-dessous, pp. 120-124, 193, 199-200.

CHAPITRE IV

LES RÈGLES DE CARACTÈRE GÉNÉRAL

1. — PORTÉE DE L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION MARITIME DE 1949

Le premier alinéa de l'article 17 vise d'une manière générale le sort des victimes de la guerre débarquées dans un port neutre. On y lit textuellement : « Les blessés, les malades ou les naufragés qui seront débarqués dans un port neutre, ... ».

Le caractère général de cette disposition apparaît notamment dans les directions suivantes :

1) MOYENS DE TRANSPORT

Pictet déclare dans son commentaire :

« C'est ici sans doute l'article qui, dans toute la Convention que nous étudions, a posé et pose encore les questions d'interprétation les plus difficiles, non pas en raison de son contenu, mais bien de ses lacunes. » (1)

Il est indéniable que l'article présente des lacunes considérables, mais son contenu aussi est de nature à créer des difficultés d'interprétation notamment quant à son application à tous les moyens de transport par lesquels les victimes peuvent être débarquées.

En effet, Pictet, se fondant sur le Rapport général de Renault, considère que cet article vise exclusivement le cas de blessés, malades ou naufragés débarqués par des navires de guerre belligérants et il donne un tableau schématique des autres éventualités les plus importantes en admettant que l'article 17 ne les concerne pas (2).

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 117.

(2) *Ibid.*, pp. 119, 121 et 129 ; voir également, ci-dessous, l'opinion de TUCKER qui se prononce dans le même sens, pp. 105, note 3, 158 et 207.

Cette thèse nous paraît être en contradiction avec le texte même de l'article 17 et avec l'esprit des travaux de la Conférence :

Quant au texte, il ne contient aucune mention d'un moyen de transport déterminé.

Quant à l'esprit des travaux de la Conférence, contrairement au Rapport général, on ne voit aucune limitation en ce qui concerne la nature du navire dans les Rapports du Groupe de Travail et de la Commission I. Du fait que le Groupe de Travail s'est abstenu de toute interprétation du droit international quant au sort des victimes débarquées en pays neutre, il résulte qu'il ne s'est pas préoccupé non plus de la nature des navires qui les débarqueraient. La Commission s'est ralliée à la conclusion du Groupe de Travail et l'Assemblée plénière en a fait autant en adoptant l'article 17 avec la phrase « lorsque le droit international le (l'internement) requiert ». L'insertion de cette phrase a eu pour but principal d'éviter une confusion entre les militaires et les marins de la marine marchande ou les aviateurs civils. Cependant, si l'on avait voulu faire des distinctions parmi les militaires débarqués suivant la nature des navires utilisés, il aurait fallu retenir et non écarter la proposition faite dans ce sens par la délégation du Royaume-Uni (1).

Nous croyons donc qu'il n'est pas possible d'invoquer le Rapport général de 1907 comme un document juridique valable pour l'interprétation des décisions de la Conférence de 1949, car celle-ci s'est placée à un point de vue différent en s'abstenant de toute allusion aux moyens de transport utilisés.

2) VICTIMES DE LA GUERRE

A qui s'appliquent les mots « blessés, malades et naufragés » de l'article 17 ?

Etant donné que cet article ne prévoit pas particulièrement l'internement de certaines catégories de personnes, rien ne nous empêche d'admettre qu'il peut s'agir : 1° de victimes de la guerre terrestre, maritimes ou aérienne, 2° de militaires ou de civils, 3° de nationaux ou d'ennemis. L'ampleur de cette liste ne présente d'ailleurs aucun inconvénient puisque l'article 17 laisse au droit international le soin de déterminer le sort des différentes catégories de victimes.

3) DOMAINE MARITIME OÙ LES VICTIMES SONT REÇUES OU RECUEILLIES

Ici aussi l'article 17 renvoie implicitement au droit international pour résoudre la question de savoir si les victimes recueillies dans la mer territoriale belligérante ou neutre auront un autre sort que celles qui auront été recueillies en haute mer.

(1) En effet, les amendements de la délégation du Royaume-Uni étaient nettement basés sur une distinction entre les militaires et civils d'une part, et entre les navires d'autre part. Voir Actes de 1949, t. III, Annexes, p. 61, n° 64 et 65.

4) VIOLATION DE LA NEUTRALITÉ

Il en va de même pour la question de savoir si des violations de la neutralité commises par les personnes recueillies ou recueillantes doivent être ou non cuvisagées.

5) NATURE DU SERVICE

Le renvoi au droit international porte également sur la question de savoir si le sort des victimes débarquées dans un port neutre sera ou non différent suivant qu'elles ont bénéficié d'un service occasionnel ou régulier.

Dans les circonstances que nous venons de passer en revue, tous les cas de débarquement sont donc visés par l'article 17. En revanche, cet article introduit une limitation quant à la nature du débarquement, car il ne concerne qu'un débarquement facultatif ou licite pour le belligérant et pour le neutre. Une telle limitation figurait déjà à l'article 10 de la Convention de La Haye de 1899 pour la raison que la nature du débarquement était apparue comme un élément important pour la détermination du sort des victimes débarquées (1).

Il convient donc d'examiner brièvement les cas de débarquement forcé ou illicite dont la doctrine ne s'est guère occupée.

Nous distinguerons ces cas suivant que le consentement au débarquement fait défaut chez le belligérant ou chez le neutre.

1) DÉBARQUEMENT FORCÉ POUR LE BELLIGÉRANT

a) Il a lieu à la suite d'un naufrage causé dans la mer territoriale neutre par une attaque de l'adversaire.

Les naufragés d'un navire de guerre illicitement attaqué et échoué sur la côte du pays neutre, qui, sans avoir la qualité de naufragés au sens propre du mot, débarquent directement dans ce pays, sont assimilables à ceux qui dans les mêmes circonstances sont recueillis et débarqués par des embarcations du navire de guerre belligérant coulé ou par des navires neutres, et nous proposons d'appliquer aux uns et aux autres les mêmes solutions, c'est-à-dire la liberté des nationaux et l'internement des prisonniers (2).

b) Le débarquement a lieu à la suite d'un naufrage causé par un acte illicite de l'Etat neutre, résultant par exemple d'une négligence ou d'une imprudence.

Dans ce cas, nous proposons également la solution précédente, qui consiste à maintenir la situation des nationaux et des prisonniers telle qu'elle était avant le naufrage. Les premiers seront donc libres et les seconds internés.

(1) Voir, ci-dessous, pp. 147-149.

(2) Voir, ci-dessous, pp. 114, 134.

2) DÉBARQUEMENT FORCÉ POUR L'ÉTAT NEUTRE

Dans les cas précédents, nous avons admis que les autorités locales de l'Etat neutre avaient consenti au débarquement. En revanche, il peut y avoir des cas où le belligérant ne sollicite pas leur consentement et recourt à la force, à la dissimulation ou au naufrage volontaire (1) pour procéder à un débarquement.

Il nous semble que, dans ces cas, les règles du droit commun doivent être appliquées, à savoir l'internement des nationaux et la liberté des prisonniers de guerre (2).

II. — CONDITIONS DU DÉBARQUEMENT

Le débarquement volontaire en pays neutre suppose le consentement de l'autorité du navire et celui de l'autorité locale neutre.

A) Consentement de l'autorité du navire

Quoique cette condition ne soit pas expressément mentionnée à l'article 17, elle résulte implicitement de l'absence d'une disposition prévoyant un débarquement obligatoire (3).

B) Consentement de l'autorité locale neutre

En parlant du « consentement de l'autorité locale », l'article 17 pose une condition tout à fait explicite (4).

En revanche, il est muet quant aux éléments dont l'autorité locale doit tenir compte pour accorder ou refuser son consentement.

(1) En revanche, les cas de débarquements effectués à la suite d'un naufrage naturel, que nous examinerons plus loin (partie III, titre III), demeureront, semble-t-il, dans le cadre de l'asile facultatif prévu par l'article 17 de la Convention « maritime », car, à l'encontre des cas de débarquement forcé, ni le naufrage ni le débarquement n'a eu lieu d'une façon illicite et les consentements du belligérant et du neutre doivent être présumés avoir été préalablement et réciproquement accordés ; par conséquent, les nationaux et les ennemis devraient être les uns et les autres internés ou libérés selon le critère valable pour l'asile facultatif.

Voir également, ci-dessous, notre point de vue sur l'article 15 de la Convention de 1907, pp. 147-149.

(2) Voir, ci-dessous, p. 71.

(3) Voir, ci-dessous, ce qui se passe particulièrement pour les navires de guerre neutres, pp. 120-123.

(4) Voir, ci-dessous, notre interprétation relative aux navires de guerre neutres, pp. 122-123.

Nous croyons que les principes applicables à la réception de victimes de la guerre dans un port neutre et à leur débarquement sur territoire neutre doivent être aussi sévères que ceux applicables aux navires de guerre belligérants admis dans un port neutre.

Nous allons examiner ce problème d'abord pour l'Etat neutre lui-même, l'autorité locale n'étant qu'un organe de celui-ci.

1) D'une manière générale l'Etat neutre est libre d'ouvrir ou de fermer ses ports aux navires et aux aéronefs des belligérants, car il est le maître souverain de ses eaux et de ses ports ; il ne doit tenir compte que des restrictions imposées par le droit coutumier et par le droit conventionnel. C'est ainsi qu'il peut, aux termes de l'article 9 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907, édicter des conditions, restrictions ou interdictions pour ce qui concerne l'admission dans ses ports, rades ou eaux territoriales des navires de guerre belligérants ou de leurs prises.

Cependant, les principes généraux de la neutralité restreignent la liberté de l'Etat neutre sur trois points :

1° Il a le devoir humanitaire d'accorder l'asile aux navires et aéronefs militaires en détresse.

2° Il doit accorder un traitement égal aux deux parties en conflit en ce qui concerne l'admission et le séjour de leurs navires et aéronefs militaires dans ses ports, rades et eaux territoriales.

3° Il doit veiller à l'observation stricte par les belligérants de l'interdiction d'utiliser ses ports dans un but belliqueux.

La première condition de détresse et la troisième condition de non-utilisation du territoire neutre dans un but belliqueux ne posent évidemment pas de problèmes quant à leur application aux victimes de la guerre.

Il en va autrement pour la deuxième condition qui impose un traitement paritaire au sujet de leur débarquement :

Parlant d'asile et sans faire de distinction entre l'asile maritime et l'asile terrestre, Sauser-Hall s'exprime ainsi :

« Kleen et Schopfer prétendent que le droit d'asile est limité par le devoir d'impartialité du neutre. Ceci est exact quant aux conditions imposées aux belligérants par le neutre ; elles doivent être identiques pour les deux parties et non pas plus dures pour l'une que pour l'autre.

Mais nous soutenons qu'en ce qui concerne l'octroi même de l'asile, l'admission sur territoire neutre, les droits de souveraineté d'un pays neutre priment son devoir d'impartialité... Il (l'asile) consiste dans l'accomplissement d'un devoir d'humanité, réduit d'ailleurs à son minimum par le droit des gens moderne. Ce minimum, le neutre doit pouvoir l'exercer en toute indépendance, sans que le souci de la balance égale à tenir entre les deux belligérants vienne constamment entraver son activité. Au surplus, l'obliger à accorder l'asile parce qu'il l'a déjà concédé antérieurement, c'est exposer le neutre à de graves dangers. » (1)

(1) SAUSER-HALL, *Des belligérants internés chez les neutres en cas de guerre terrestre*, pp. 65-66.

Après avoir ainsi signalé les deux opinions opposées en la matière, nous estimons pour notre part que le principe du traitement égal vaut non seulement pour les conditions posées par l'Etat neutre au débarquement de victimes de la guerre et pour la fixation de leur statut juridique conformément au droit conventionnel international ou au droit national, mais déjà quand il s'agit pour l'Etat neutre de décider s'il veut accorder ou refuser l'asile.

Prétendre, comme Sausser-Hall, que le neutre peut d'une part refuser l'asile aux belligérants et d'autre part les traiter d'une manière inégale quant à l'octroi même de l'asile, c'est confondre, croyons-nous, deux questions différentes : dans le premier cas, il s'agit de l'exercice d'un droit de souveraineté qui ne comporte pas juridiquement de restrictions, même en face des raisons humanitaires les plus extrêmes, tandis que dans le second, il s'agit d'une règle du droit de la neutralité qui oblige l'Etat neutre à traiter tous les belligérants sur un pied d'égalité, même quand il remplit des fonctions humanitaires.

Nous ne partageons donc pas l'opinion qu'un neutre pourrait à dessein ouvrir entièrement son territoire à une partie au conflit et le fermer complètement à l'autre sans violer un des devoirs fondamentaux de la neutralité, soit l'observation d'une stricte égalité de traitement dans les rapports avec chacune des parties en guerre.

En revanche, si pendant une certaine période l'Etat neutre n'a accordé l'asile qu'à l'un des belligérants, parce qu'il n'a pas eu l'occasion de l'accorder à l'autre, le principe du traitement paritaire ne l'empêcherait pas de refuser ultérieurement l'asile aux deux belligérants, s'il y voit un avantage quelconque.

Il faudrait néanmoins réserver la possibilité d'invoquer un abus de droit dans le cas où un Etat neutre déciderait alternativement d'ouvrir et de fermer ses ports dans le seul but de favoriser l'un des belligérants au détriment de l'autre.

Relevons encore pour terminer que le principe juridique du traitement égal ne saurait garantir une égalité de fait dans le nombre des victimes de la guerre ni dans celui des navires admis à l'asile.

2) Parlons maintenant du rôle de l'autorité locale neutre qui, selon l'article 17, a le droit d'accorder ou de refuser son consentement à un débarquement.

Doit-elle simplement appliquer les décisions générales prises par l'Etat neutre dont elle est un organe, ou bien jouit-elle d'une certaine liberté d'appréciation ? Sans doute doit-elle se conformer aux directives générales qu'elle reçoit de son gouvernement, mais elle est normalement appelée à tenir compte des circonstances locales : place disponible pour les navires, possibilités d'hébergement et d'hospitalisation, conditions sanitaires, etc. Ses décisions devront cependant être conformes au droit de la neutralité, de manière à ne pas engager la responsabilité de l'Etat dont elle dépend.

III. — CONDITIONS DE L'INTERNEMENT

A) « A moins d'un arrangement contraire »

L'internement des blessés, malades et naufragés est premièrement prévu « à moins d'un arrangement contraire de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes ».

Lors de la Conférence de La Haye de 1899, c'est Asser qui avait proposé une telle solution transactionnelle devant la deuxième Commission en vue de permettre à l'Etat neutre de se libérer des charges de l'internement lorsqu'elles lui paraîtraient trop lourdes. La même réserve fut acceptée sans difficulté à la Conférence de La Haye de 1907, ainsi qu'à celle de Genève de 1949.

Trois questions principales se posent à ce sujet :

1) DANS QUELLE FORME UN ARRANGEMENT SERA-T-IL CONCLU ?

En 1899, un délégué avait demandé s'il ne serait pas suffisant de dire : « à moins de déclaration contraire » et Asser avait répondu :

« ...l'emploi de cette expression mettrait en péril les principes mêmes acceptés par la majorité. On a dit que les Etats neutres pourraient sans crainte accepter le principe posé par l'article 10, à cause de la liberté qui leur est laissée de recueillir ou de ne pas recueillir des blessés. Si on se contente d'une simple déclaration, nécessairement unilatérale, on verra se reproduire les inquiétudes des neutres au grand préjudice de la cause des blessés et malades qu'il s'agit de secourir. Un arrangement au contraire ayant un caractère bilatéral, sauvegarde tous les intérêts et c'est dans cet esprit que l'amendement a été rédigé. » (1)

Pour les mêmes raisons, il paraît nécessaire de procéder à un arrangement écrit.

2) QUAND UN ARRANGEMENT SERA-T-IL CONCLU ?

L'article est muet sur ce point, mais à la troisième séance plénière Asser a déclaré :

« ...il est bon cependant de lui (l'Etat neutre) donner la faculté de s'expliquer à ce sujet avec les belligérants au début de la guerre. » (2)

On peut en effet considérer d'une manière générale qu'un arrangement sera plus facile à conclure au début des hostilités, mais il pourrait tout aussi bien intervenir à une date ultérieure.

(1) Actes de 1899, partie III, pp. 5-6.

(2) *Ibid.*, p. 5.

3) ENTRE QUELLES AUTORITÉS UN ARRANGEMENT DOIT-IL ÊTRE CONCLU ?

L'article 17 parle d'un arrangement de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes. Cela signifie que la Puissance neutre est obligée de s'entendre avec toutes les Puissances belligérantes pour accorder la liberté aux militaires débarqués, même s'il s'agit, en fait, de militaires nationaux ou ennemis appartenant à une seule Puissance ou à un seul groupe de Puissances belligérantes.

Il en résulte que la Puissance neutre ne saurait accorder de son propre chef la liberté même à des militaires déjà libérés par leur adversaire (1).

B) « Lorsque le droit international le requiert »

A défaut d'un arrangement stipulant que les blessés, malades et naufragés seront libres, leur internement est prévu « lorsque le droit international le requiert ».

Cette phrase fut ajoutée, en 1949, aux articles 15, 17 et 40 de la Convention « maritime » et à l'article 37 de la Convention « blessés et malades ». Comme elle a fait, essentiellement aux 8^e, 9^e et 11^e séances plénières de la Conférence, l'objet de discussions importantes, nous tenons à relater les arguments invoqués pour ou contre, afin de pouvoir en établir la juste valeur.

Ces arguments se fondaient soit sur le fond des problèmes à résoudre, soit sur l'incompétence de la Conférence.

1) QUANT AU FOND DU PROBLÈME :

La phrase en question a été insérée dans un amendement proposé par la délégation du Royaume-Uni et soutenu également par les délégations de la Suède, des Pays-Bas et du Danemark.

(1) Cependant, un cas de ce genre fut résolu en sens opposé pendant la Première Guerre mondiale, peut-être du fait qu'il s'agissait d'un navire de commerce.

L'équipage du torpilleur français « Mousquet » sauvé par le croiseur allemand « Emden » avait été remis au navire de commerce anglais « Newburn ». L'« Emden » ayant consigné au journal du bord du « Newburn » qu'il libérait les survivants français, ceux-ci furent mis en liberté par les autorités locales des Indes néerlandaises. « Comme dans la guerre sur terre des prisonniers de guerre évadés, par conséquent des gens qui ont reconquis leur liberté contre la volonté de l'autorité, ne doivent pas être internés s'ils viennent sur territoire neutre, il a paru logique au gouvernement néerlandais, en cas de guerre maritime, de ne pas interner davantage lors de leur débarquement dans un port neutre des prisonniers de guerre volontairement mis en liberté par l'autorité ; le gouvernement a dès lors décidé la mise en liberté de ces personnes ». (FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, t. II, partie V, p. 730).

Cet amendement a été motivé par la note suivante :

« Pour certaines catégories de personnes pouvant être capturées, par exemple les marins de la marine marchande, il n'est pas exigé qu'elles soient internées par une Puissance neutre dont elles ont atteint le territoire ; l'amendement a pour objet de préciser leur situation. » (1)

Se référant ensuite à l'article 30 de la Convention « blessés et malades » qui concerne le débarquement de blessés et de malades en pays neutre par un aéronef sanitaire belligérant, la délégation du Royaume-Uni déclara qu'il avait été rédigé primitivement en pensant aux forces armées et elle ajouta :

« L'article 10 A de la présente Convention qui s'inspire de l'article 3 de la Convention " prisonniers de guerre ", étendra le bénéfice des dispositions de la Convention à des catégories qui ne font pas partie des forces armées, notamment aux équipages de la marine marchande et de l'aviation civile. Le droit international actuel ne stipule pas qu'une Puissance neutre soit tenue d'interner les membres des équipages de la marine marchande ou de l'aviation civile débarquant sur son territoire, même s'ils appartiennent à un belligérant. » (2)

L'amendement présenté par la délégation du Royaume-Uni a suscité diverses objections de la part de la délégation de l'U.R.S.S. :

1° Elle invoqua tout d'abord l'article 3 du projet de Convention « prisonniers de guerre » (devenu ultérieurement l'article 4) :

« Actuellement, nous nous trouvons devant une situation assez difficile, car l'amendement de la délégation du Royaume-Uni à l'article 30, comme d'ailleurs l'article 30 lui-même, touche de près au sens du chiffre 5 de l'article 3 de la Convention " prisonniers de guerre ", où il est dit que sont prisonniers de guerre " les membres des équipages, y compris les commandants, pilotes et apprentis de la marine marchande et des équipages de l'aviation civile des Parties au conflit qui ne bénéficient pas d'un traitement favorable en vertu d'autres dispositions du droit international " .

Si nous comparons les dispositions de l'article 3 " prisonniers de guerre " avec les dispositions proposées par l'amendement du Royaume-Uni, nous pouvons nous rendre compte que cela peut amener certaines confusions. C'est pourquoi la délégation soviétique estime superflus les mots : " lorsque cela est requis par le droit international " . » (3)

2° Elle remarqua ensuite que le délégué du Royaume-Uni avait fait allusion à l'article 6 de la XI^e Convention de La Haye de 1907 et elle formula les observations suivantes :

« Cet article, qui se rapporte aux bâtiments de la marine marchande de l'ennemi, est ainsi conçu :

" Le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage, nationaux de l'Etat ennemi, ne sont pas faits prisonniers de guerre, à condition qu'ils

(1) Actes de 1942, t. II - B, p. 212.

(2) *Ibid.*, pp. 212-213.

(3) *Ibid.*, p. 213. Relevons que la disposition du chiffre 5 de l'article 4 de la Convention « prisonniers de guerre » se retrouve au chiffre 5 de l'article 13 de la Convention « maritime ». Voir, ci-dessus, p. 31.

s'engagent, sous la foi d'une promesse formelle écrite, à ne prendre, pendant la durée des hostilités, aucun service ayant rapport avec les opérations de la guerre. »

En appliquant par analogie cet article aux équipages de la marine marchande et des avions civils qui se trouveraient sur territoire neutre, le délégué du Royaume-Uni considère que ce personnel ne doit pas être interné ni retenu sur le territoire de la Puissance neutre.

Comme je l'ai déjà dit, la Commission II a pris une décision concernant l'article 3 de la Convention " prisonniers de guerre ", qui n'a pas été contestée et qui établit que les marins de la marine marchande et les équipages des avions civils d'un pays belligérant, qui se trouveraient au pouvoir de l'ennemi, sont prisonniers de guerre.

L'allusion de la délégation du Royaume-Uni à l'article 6 de la XI^e Convention de La Haye n'est ainsi pas fondée, car aucun traité international, ni ce dernier article, ne régleme la situation des marins de la marine marchande. » (1)

3° Puis, appliquant par analogie l'article 2 de la Convention de Genève de 1906 aux blessés, malades et naufragés dans un port neutre, le délégué soviétique déclara :

« Je voudrais en outre attirer votre attention sur le fait que, selon l'article 15 de la V^e Convention de La Haye,

" La Convention de Genève s'applique aux malades et aux blessés internés sur territoire neutre ;... "

Il s'agit ici de la Convention de Genève de 1906, article 2. Au dernier alinéa de cet article, il est stipulé que, si des blessés ou malades sont remis à un Etat neutre, avec son consentement, celui-ci doit assumer l'obligation de traiter ces malades et blessés et de les retenir sur son territoire jusqu'à la fin des hostilités. » (2)

4° La délégation soviétique soutint finalement que :

« ...cette proposition introduirait un élément assez vague dans le statut même et dans la situation de ces personnes. » (3)

De son côté, la délégation de Bulgarie déclara également à propos de cet article :

« Avec cette adjonction, il n'est plus rien, c'est un vide, puisqu'il renvoie à d'autres sources et à d'autres normes existantes dans les Conventions ou encore à des stipulations ou dispositions se trouvant ailleurs. » (4)

A notre avis, les arguments fondés sur le chiffre 5 de l'article 4 de la Convention « prisonniers de guerre », sur l'article 6 de la XI^e Convention de La Haye de 1907 et sur l'article 2 de la Convention de Genève de 1906 sont vagues et insuffisants. Le fait que les marins de la marine marchande et les aviateurs de l'aviation civile peuvent être prisonniers de guerre, s'ils tombent entre les mains de la partie adverse, n'implique pas, comme l'avait bien remarqué la délégation

(1) *Id.*

(2) *Ibid.*, pp. 213-214.

(3) *Ibid.*, p. 214.

(4) *Ibid.*, p. 242.

des Pays-Bas à la 9^e séance, qu'ils devraient être internés quand ils pénétrèrent sur le territoire d'un Etat neutre (1).

D'autre part, si l'internement en pays neutre n'était pas tout autre chose que le statut de prisonnier de guerre avant le débarquement, comment pourrait-on expliquer l'internement des nationaux débarqués par des navires de guerre belligérants ?

Relevons enfin que les règles de la guerre terrestre ne sont pas directement applicables à la guerre maritime.

Il nous reste donc deux arguments opposés, plus ou moins justifiés : L'un est fondé sur le fait que le droit international actuel n'impose pas à l'Etat neutre d'interner les équipages de la marine marchande et de l'aviation civile ni les équipages militaires dans certains cas particuliers. L'autre argument fait valoir que l'article 17, passablement vidé de son contenu, n'a plus qu'un caractère indicatif.

Nous dirons en fin de compte que le fait de n'avoir pas déterminé le sort des personnes débarquées présente moins d'inconvénients qu'une disposition générale fixant ce sort d'une manière précise. Le renvoi au droit international a incontestablement donné à l'article 17 une portée et une souplesse qui seront fort utiles au moins pour l'avenir du problème.

2) QUANT A LA COMPÉTENCE DE LA CONFÉRENCE :

Le simple renvoi au droit international découlait de la raison juridique suivante :

« Les plénipotentiaires de Genève avaient la compétence de fixer souverainement le droit international en ce qui touche les victimes de la guerre, mais ils n'avaient pas pour mandat de réviser les Conventions traitant des droits et devoirs des neutres. » (2)

Il y avait en outre la raison matérielle qu'il ne leur avait pas paru possible d'aborder ces problèmes « en l'absence de spécialistes désignés à cette fin » (3).

Peut-être aussi les plénipotentiaires ont-ils eu le désir de « ne pas trop élucider des normes parfois confuses et controversées, afin de pouvoir, à l'avenir comme par le passé, régler les cas d'espèces selon les circonstances du moment » (4).

(1) *Ibid.*, p. 214.

(2) PICRET, *op. cit.*, p. 110.

(3) *Id.*

(4) *Id.*

IV. — FRAIS D'HOSPITALISATION ET D'INTERNEMENT

Le deuxième alinéa de l'article 17 dispose :

« Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont relèvent les blessés, les malades ou les naufragés. »

En dépit des termes exprès de cette disposition, il convient d'examiner d'abord quelles solutions ont été données dans la doctrine à la question de savoir quel Etat devrait supporter les frais d'hospitalisation et d'internement.

Ces solutions sont au nombre de trois :

1° Les frais sont à la charge de l'Etat neutre.

Bien qu'il ne retienne pas cette solution, Kleen en parle à propos de l'internement des fuyards :

« Il est vrai que le passage des fuyards, du théâtre des hostilités au territoire neutre, délivre leur vainqueur des frais de captivité, et que ces frais sont transférés en partie sur l'Etat de l'asile et en partie sur l'Etat des battus, sans que, à y voir superficiellement, personne autre que le vainqueur ait été la cause dudit transfert. » (1)

Un tel argument aurait, semble-t-il, encore plus de poids quand il s'agit de victimes de la guerre débarquées dans un port neutre, car c'est l'Etat neutre qui a donné son consentement à leur débarquement et qui pourrait par conséquent envisager de prendre tout ou partie des frais à sa charge.

Il est cependant indéniable que si l'Etat neutre devait supporter ces frais, il serait peu disposé à autoriser un débarquement qui par lui-même pose déjà des problèmes souvent difficiles à résoudre.

2° Les frais sont à la charge de l'Etat belligérant qui effectue le débarquement.

Cette thèse fut soutenue par Houette qui, cependant, ne la motive pas (2).

Il est incontestable que l'Etat belligérant est tenu de supporter les frais d'internement pour les nationaux qu'il a débarqués. Qu'en est-il s'il a débarqué des ennemis ? On pourrait reprendre ici les formules utilisées par Kleen à propos des fuyards et considérer que le belligérant est la cause du transfert, et qu'avant le débarquement les ennemis en question étaient à sa charge au titre de prisonniers de guerre (3). Mais dans le cas des fuyards nous avons vu que Kleen ne met pas les frais d'internement à la charge de l'Etat capteur.

(1) KLEEN, *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des Etats civilisés*, t. II, p. 34.

(2) Voir, ci-dessous, p. 169.

(3) KLEEN, *op. cit.*, t. II, p. 34.

J. Brown Scott se prononce dans le même sens :

« Il semblerait naturel qu'ils (les frais d'internement) fussent supportés par le capteur, et tel serait sans doute le cas si les victimes devaient de nouveau prendre part à la guerre. Cependant, comme ils ne prennent plus aucune part aux opérations militaires, le capteur est dégagé de toute responsabilité à leur égard, et les frais d'hospitalisation sont supportés par leur propre pays. » (1)

Quoi qu'il en soit, il est indéniable que le belligérant tire un avantage plus ou moins considérable de l'internement des ennemis qu'il a débarqués dans un port neutre.

3° Les frais sont à la charge de l'Etat auquel appartiennent les victimes.

C'est la solution qui nous convient le mieux, car elle met en évidence que le but principal de l'hospitalité en pays neutre est le bien-être des victimes débarquées. Il est donc naturel que les frais soient à la charge de l'Etat dont relèvent les personnes internées (2).

Relevons pour terminer que l'article 17, al. 2, ne dit rien quant à la date et aux modalités du remboursement des frais d'internement. L'article 12, al. 2, de la V^e Convention de La Haye de 1907 indique que le règlement des comptes se fera après la guerre. Cependant rien n'empêche les Etats intéressés de s'entendre sur une solution différente.

V. — COMMENCEMENT ET FIN DE L'INTERNEMENT

A) Commencement de l'internement

En droit, l'internement des victimes de la guerre commence dès qu'elles mettent leurs pieds sur le territoire neutre, mais en fait, elles ne sont internées qu'après leur guérison, car jusque là elles n'ont pas besoin d'être internées.

B) Fin de l'internement

L'internement peut prendre fin pour des raisons différentes :

1) INCAPACITÉ DE REPREDRE LE SERVICE MILITAIRE

Contrairement à la Convention « prisonniers de guerre » qui prévoit à son article 109/1 l'obligation pour l'Etat belligérant de rapa-

(1) J. BROWN SCOTT, *Les Conférences de la Paix de La Haye de 1899-1907*, partie II, p. 522.

(2) Voir également, ci-dessus, l'argumentation de FAUCHILLE, fondée sur le caractère « innational » du navire, p. 68.

trier directement les prisonniers de guerre grands blessés et malades, si la Convention « maritime » ne prévoit pas expressément le droit et le devoir pour l'Etat neutre de renvoyer les militaires incapables de participer aux hostilités, il ressort du but visé par l'article 17 de cette Convention qu'une telle pratique pendant l'internement est non seulement possible, mais aussi nécessaire. La doctrine soutient d'ailleurs cette solution (1).

2) DÉCÈS DE L'INTERNÉ

Il est évident que le décès de l'interné met automatiquement fin à l'internement. Cet événement doit être communiqué à tous les intéressés.

3) EVASION

L'article 13 de la V^e Convention de La Haye de 1907 stipule que la Puissance neutre qui reçoit des prisonniers de guerre évadés les laissera libres. Mais aucune convention ne parle de la situation des internés qui se sont évadés du pays neutre. Nous croyons que par assimilation à ceux dont il s'agit à l'article 13, ils doivent être également libres, à moins qu'un arrangement conclu entre les parties intéressées n'en décide autrement (2).

4) RAPATRIEMENT DES INTERNÉS PAR ACCORD ENTRE TOUTES LES PUISSANCES BELLIGÉRANTES ET LA PUISSANCE NEUTRE

Il découle des termes de l'article 17 réservant « un arrangement contraire » qu'un accord passé entre tous les Etats intéressés mettrait également fin à l'internement.

La question se pose de savoir si, en dehors d'un accord conclu entre les parties intéressées, un Etat belligérant peut pendant l'internement accorder unilatéralement la liberté aux adversaires qu'il a lui-même débarqués en pays neutre. Nous avons déjà défendu l'opinion qu'en l'absence du consentement de toutes les parties intéressées, le neutre ne saurait relâcher des militaires pour la seule raison qu'ils avaient été libérés par leur adversaire en haute mer ou au moment du débarquement (3). Il doit en être de même pendant l'internement.

(1) KLEEN, *op. cit.*, t. II, p. 35 ; voir également, ci-dessus, l'opinion de POLITIS, p. 71.

(2) En ce qui concerne l'internement-hospitalité (voir, ci-dessus, p. 38), un tel accord fut conclu entre la Suisse et les Etats intéressés pendant la guerre 1914-1918. Ainsi, « il fut convenu que les internés qui s'évadèrent, pour rentrer dans leur Etat d'origine, seraient restitués par celui-ci », G. WENNER, *op. cit.*, p. 82.

(3) Voir, ci-dessus, p. 89.

Quant à la situation des internés rapatriés, malgré le silence de la Convention « maritime », il convient de leur appliquer la disposition de l'article 117 de la Convention « prisonniers de guerre » qui interdit aux prisonniers de guerre rapatriés de reprendre du service militaire actif.

5) FIN DE LA NEUTRALITÉ

Nous avons exposé dans la première partie les diverses circonstances dans lesquelles la neutralité peut prendre fin (1). Nous ne parlerons ici que de l'entrée en guerre de l'Etat neutre. Son obligation de garder les belligérants débarqués chez lui résulte de son statut de neutralité. Si celle-ci n'existe plus, il paraît logique que les militaires qui étaient jusqu'alors en son pouvoir deviennent libres ou prisonniers de guerre suivant qu'il prend part aux hostilités aux côtés de l'Etat dont ils relèvent ou contre lui.

6) CONCLUSION D'UN ARMISTICE GÉNÉRAL

Avant la conclusion de la paix, les belligérants peuvent conclure un armistice général qui met fin aux hostilités et, par conséquent, à l'internement des prisonniers de guerre dans les pays belligérants (2). Cet armistice donnerait évidemment à l'Etat neutre le droit de libérer également les internés appartenant aux belligérants en question.

Mais quelle est la situation en cas d'arrêt des hostilités sans conclusion d'un armistice général ?

Quoique l'article 11 de la V^e Convention de 1907 ne contienne pas de disposition relative à la fin de l'internement, il résulte des termes « prendre part aux opérations de guerre » de l'article 17 de la Convention « maritime » que la fin de l'internement dépend plus de la situation de fait que de la situation de droit. En cas de doute, l'Etat neutre devra soit inviter les Etats intéressés à préciser leur situation juridique, soit garder les internés jusqu'à la conclusion de l'armistice.

7) CONCLUSION DE LA PAIX

En l'absence d'un armistice général ou d'un accord sur les internés, l'internement prend fin, au plus tard, avec la conclusion de la paix.

(1) Voir, ci-dessus, p. 34.

(2) La conclusion d'un armistice provisoire ou local pendant les hostilités n'amènerait certainement pas la libération des internés.

Voir en ce qui concerne les modalités d'armistice, FAUCHILLE, op. cit., t. II, partie V, pp. 326-334.

TROISIÈME PARTIE

LES CAS PARTICULIERS LES PLUS
IMPORTANTES

INTRODUCTION

La subdivision de notre troisième partie appelle les remarques suivantes :

1° Nous consacrons cette partie aux cas les plus importants de la guerre maritime et aérienne ayant exclusivement trait au sort des militaires belligérants qui ont la qualité de « blessé », de « malade » ou de « naufragé, et qui viennent de la mer dans un port neutre selon l'article 17 de la Convention « maritime » de 1949.

Il s'ensuit qu'il y a d'autres cas, dits généraux, de militaires blessés, malades ou naufragés dont la situation juridique en pays neutre est identique à celle des militaires valides. Ainsi, les militaires d'un navire de guerre désarmé dans le port neutre, ou les prisonniers de guerre s'évadant par leurs propres moyens pour gagner le port neutre restent en dehors de notre matière.

Nous laisserons également de côté les cas d'internement conservatoire qui sont réglés par les articles 109 et 110 de la Convention « prisonniers de guerre » et dont nous avons brièvement parlé dans notre première partie (1).

2° Nous avons réparti la matière en trois titres, le premier sera consacré aux navires, le deuxième aux aéronefs, et le troisième aux naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens.

Les deux premiers titres seront à leur tour subdivisés en quatre chapitres : navires ou aéronefs de guerre, navires ou aéronefs de commerce, navires-hôpitaux ou aéronefs sanitaires, autres navires ou aéronefs publics.

Enfin, dans chaque chapitre nous distinguerons suivant que ces navires ou aéronefs appartiennent à un Etat belligérant ou à l'Etat neutre.

(1) Voir, ci-dessus, p. 38.

Notre schéma est donc basé sur les moyens de transport, mais il ne nous a pas paru utile d'y ajouter des subdivisions plus détaillées selon les critères juridiques indiqués dans notre première partie, où nous avons distingué les navires publics et les navires privés.

On se demandera peut-être pourquoi nous parlerons des navires ou aéronefs de commerce, immédiatement après les navires ou aéronefs de guerre, et non pas à la fin du titre. Deux raisons nous y ont amené : il y a en effet un avantage à présenter en premier lieu les deux catégories de navires ou aéronefs dont le statut juridique est le plus nettement opposé, car cela permet de dégager plus rapidement certains principes généraux. D'autre part, il s'agit des cas pour lesquels les sources de documentation sont les plus abondantes.

TITRE PREMIER

Les cas des navires

CHAPITRE PREMIER

LES NAVIRES DE GUERRE

§ 1. - Les navires de guerre des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A) Généralités

Le cas des victimes de la guerre débarquées par des navires de guerre belligérants en pays neutre est le plus important de ceux que nous aurons à examiner.

Cela tient tout d'abord au fait que ces navires ont souvent à leur bord une quantité assez élevée de blessés, malades ou naufragés pour les raisons suivantes :

1° Ils se battent contre leur adversaire ; l'équipage et les officiers sont ainsi directement exposés aux conséquences de la guerre.

2° Ils doivent prendre, après chaque combat, toutes les mesures nécessaires pour chercher et recueillir les victimes, nationales ou ennemies, conformément à l'article 18 de la Convention « maritime » de 1949.

3° Ils peuvent capturer des navires de guerre ennemis et, par conséquent, les militaires se trouvant à bord, selon les principes du droit international.

Ils peuvent aussi réclamer, sous certaines réserves (1), la remise des blessés, malades ou naufragés, nationaux et ennemis, se trouvant à bord de certains navires d'assistance ou de commerce (art. 14, *ibid.*).

4° Ils peuvent enfin recevoir à leur bord des blessés, malades ou naufragés nationaux qui, après avoir été capturés par l'ennemi, sont renvoyés selon l'article 16, *ibid.* ou échangés selon les règles du droit commun.

L'importance du cas des navires de guerre belligérants résulte aussi de la nécessité dans laquelle ils se trouvent en général de se débarrasser dès que possible de victimes encombrantes, en les débarquant dans le port le plus proche et de préférence dans un port neutre (2).

Si un navire de guerre entre dans un port neutre dans le but de recevoir à bord du secours pour ses blessés et malades, il peut en sortir sans aucun changement dans la condition du navire ni dans celle des blessés et malades. Cette pratique, admise dans la guerre maritime, n'a pas d'équivalent dans la guerre terrestre où une armée réfugiée en territoire neutre n'est pas autorisée à le quitter, ni à garder ses prisonniers de guerre. Un navire de guerre reçu dans un port neutre conserve son statut et continue à appliquer sa loi nationale à bord (3). Après une brève escale pendant laquelle il pourra recevoir les secours voulus, il sera donc libre de repartir pour reprendre la lutte contre l'ennemi.

La situation est différente si le navire de guerre débarque ses blessés, malades et naufragés sur territoire neutre, car cela touche de plus près aux droits et aux devoirs de l'Etat neutre. Aussi a-t-il fallu déterminer de façon plus stricte la condition du navire et celle des militaires débarqués.

En ce qui concerne d'abord la condition du navire, la question s'était posée, avant même la réunion de la Conférence de La Haye de 1899, de savoir si l'Etat neutre, en débarrassant un navire de guerre des blessés, des malades et des naufragés qui l'encombrent, ne lui prêterait pas une assistance considérable au détriment de son adversaire, car, allégé d'un fardeau inutile, le navire de guerre pourrait retrouver toute sa capacité combattive. Or, l'Etat neutre est obligé de ne prêter aucune assistance, même indirecte, à l'un des belligérants, de telle sorte que la réception dans un port neutre de blessés, de malades et de naufragés est apparue comme une entorse aux règles du droit commun.

Aussi bien l'Institut de droit international avait-il estimé devoir poser le principe qu'un navire de guerre qui aurait débarqué des vic-

(1) La reprise peut être effectuée pour autant que l'état de santé des blessés et malades en permette la remise et que le vaisseau de guerre dispose d'installations permettant d'assurer à ceux-ci un traitement suffisant (art. 14 *ibid.*).

(2) Voir, ci-dessus, pp. 58-59.

(3) POLARIS, « Chronique des faits internationaux », *R.G.D.I.P.*, t. VIII, 1901, p. 365.

times dans un port neutre devrait y être retenu jusqu'à la fin des hostilités (1).

Il est clair qu'une telle solution aurait incité les belligérants à renoncer à tout débarquement, malgré les graves inconvénients qui en résulteraient tant pour eux-mêmes que pour les victimes gardées plus longtemps à bord d'un navire de guerre. C'est pourquoi cette solution ne fut pas retenue dans les Conventions humanitaires ni dans celles relatives au droit de la neutralité.

Nous avons déjà indiqué d'une manière générale dans notre commentaire de l'article 17 que l'autorité du navire est libre de débarquer les victimes sous réserve du consentement de l'Etat neutre. Lors des délibérations à la Conférence de 1937, une opinion contraire fut émise en ce qui concerne plus particulièrement les navires de guerre belligérants. En effet, le Comité international de médecine et de pharmacie militaires soutint la thèse que les conditions d'hospitalisation dans un port sont supérieures à celles dont peuvent jouir les blessés à bord d'un navire de guerre et que si un tel navire arrive dans un port neutre, il devrait être obligé de déclarer et de débarquer les blessés et les malades se trouvant à bord, l'Etat neutre ayant de son côté l'obligation d'accueillir de tels navires et leurs blessés (2).

Cependant, les Projets de Convention adoptés par les Conférences de 1947 et 1948 avaient prévu d'une manière précise qu'un navire de guerre aurait seulement la faculté de débarquer les blessés, malades et naufragés se trouvant à bord si la Puissance neutre est d'accord (3).

Le Rapport sur les travaux de la Conférence de 1947 donne la justification de cette solution :

« On peut d'ailleurs remarquer à ce sujet que si les navires de guerre arrivant dans un port neutre étaient obligés d'y débarquer leurs malades, blessés ou naufragés, ils s'efforceraient d'éviter les ports neutres lorsqu'ils auraient à bord des blessés nationaux, et qu'au contraire, lorsqu'ils seraient chargés de prisonniers, ils s'empresseraient de les débarquer, ayant ainsi un moyen commode de s'en débarrasser en les faisant interner. » (4)

(1) Voir l'article 42, al. 3, du Règlement de l'Institut de droit international, adopté à La Haye, en séance du 23 août 1898, *A.J.D.I.*, vol. XVII, 1898, p. 285.

(2) C.I.C.R., XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Rapport relatif à la révision de la « X^e Convention de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906 » (Doc. n^o 2), pp. 18-19.

Edouard Romberg, dans son ouvrage *Des belligérants et des prisonniers de guerre*, p. 105 (Citation de SAUSER-HALL, *Des belligérants internés chez les neutres en cas de guerre terrestre*, pp. 63-64), avait déjà soutenu, en 1894, dans l'article 27 de son « Projet de Convention internationale sur les prisonniers de guerre », l'obligation générale pour l'Etat neutre d'accueillir les victimes de la guerre sur son territoire.

En effet, cet article déclarait : « L'Etat neutre ne pourra se refuser, en prenant les mesures de sûreté et de contrôle nécessaires, à donner asile aux blessés ou malades faisant partie des forces belligérantes ».

(3) Voir, ci-dessus, les articles en question, pp. 76-77 et 78.

(4) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre, p. 83.

En 1949, la délégation américaine estima que l'article 5, al. 4, était superflu (1) et la Conférence consentit à le supprimer, ainsi que l'alinéa 3 (2) du même article.

Remarquons à ce propos que le débarquement des victimes de la guerre n'est pas toujours la conséquence d'une volonté libre. Il se produit parfois de façon forcée à la suite d'un naufrage naturel ou d'un naufrage causé par l'autorité du navire ou par l'ennemi.

Nous nous occuperons essentiellement dans ce paragraphe du débarquement volontaire, tout en mentionnant brièvement différents cas de débarquement forcé à la suite d'un acte illicite de l'adversaire (3).

Signalons enfin que par « navires de guerre » il faut entendre en premier lieu, les « navires de guerre proprement dits », y compris les sous-marins et les navires auxiliaires, mais que les embarcations et les chaloupes appartenant à ces différents navires sont également incluses.

En revanche, les navires-hôpitaux militaires sont exclus (4).

B) Historique

C'est le Rapport de la 1^{re} Commission de la Conférence de 1907 qui, pour la première fois, avait prévu de façon particulière la situation des victimes recueillies par des navires de guerre belligérants. Mais, il n'en fut pas question dans le texte même de l'article 15.

Les Commissions de 1937 (5) et 1938 (6) attirèrent l'attention sur l'absence d'une disposition précisant le sort des personnes débarquées par des navires de guerre belligérants.

Le Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux de 1947 commenta ainsi le premier alinéa de l'article 5, relatif au navire de guerre belligérant :

« Par navire de guerre, il semble qu'il faut entendre tout navire battant le pavillon d'un belligérant à l'exception des navires-hôpitaux dont la situation est réglée ci-dessous. La Commission, il est vrai, ne s'était pas prononcée expressément sur ce point, mais il paraît évident que le terme " navire de guerre " doit, dans le cas présent, comprendre tous les navires su-

(1) Actes de 1949, t. II - A, p. 60.

(2) Voir, ci-dessus, le texte de l'alinéa en question, p. 78.

(3) Voir également, ci-dessus, les autres cas de débarquement forcé, pp. 84-85.

(4) La doctrine estime en effet qu'en raison de leurs particularités il convient de les examiner séparément. Voir, ci-dessous, pp. 168-179.

(5) C.I.C.R., XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Rapport relatif à la révision de la « X^e Convention de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906 (Doc. n^o 2), p. 16.

(6) C.I.C.R., Conférence diplomatique pour la révision et la conclusion d'accords relatifs à la Croix-Rouge, Révision de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève (Doc. n^o 3), p. 5.

jets à capture. Les navires de commerce et autres embarcations des belligérants rentreraient donc dans cette catégorie et les blessés, malades et naufragés qu'ils pourraient avoir recueillis seraient internés à leur débarquement dans un port neutre. Cependant, de l'avis du C.I.C.R., il serait préférable de préciser exactement cette notion dans le texte même de la Convention. » (1)

La XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge adopta un autre système dans le premier alinéa de l'article 15 du Projet en plaçant les navires de guerre, les navires-hôpitaux et les navires de commerce des belligérants sous le coup de la même disposition sur l'internement (2).

Quant à la Conférence de 1949, il n'y eut aucune tendance expresse à consacrer l'article 17 uniquement aux navires de guerre des belligérants.

II. — DROIT APPLICABLE

Etant donné que l'article 17, rédigé de la façon la plus générale, n'indique pas la solution pour un cas déterminé et que ladite solution n'est pas non plus précisée ailleurs pour les survivants débarqués, force nous est de consulter la doctrine pour savoir si le droit international requiert (3) la solution de l'internement, celle de la liberté ou encore des solutions mixtes.

A) Solutions doctrinales

1) INTERNEMENT

Les auteurs qui soutiennent la solution générale de l'internement sont plus nombreux que ceux qui défendent des solutions mixtes va-

(1) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre, p. 82.

(2) Voir, ci-dessus, p. 78.

(3) R.W. TUCKER, *The Law of War and Neutrality at Sea*, p. 123, note 1, fait une remarque générale à ce propos :

« In principle, Articles 15 and 17 follow Articles 13 and 15 of Hague X, save for the introduction of the phrase "where so required by international law". The meaning of the latter phrase is not free from a certain ambiguity, however. The traditional rules governing neutral asylum to naval forces are clear to the effect that the neutral state has a duty to intern combattant personnel that are either brought into neutral ports by its own warships or by the warships of a belligerent (the neutral so cooasting). But Professeur Kunz has suggested that in this phrase we see "the impact of changes in the law of neutrality, brought about by treaties such as the United Nations Charter". "The Geneva Conventions of August 12, 1949", in *Law and Politics in the World Community*, p. 290. If the suggestion is correct, then these traditional rules governing neutral asylum are subject in their operation to a significant qualification. »

riant selon les circonstances particulières. Nous le pensons du moins ainsi, car les partisans de la solution générale de l'internement ne font pas de réserves expresses à l'article 15 de la Convention de 1907, ni à l'article 17 de la Convention de 1949.

Colombos se prononce expressément en faveur de ladite solution générale. Après avoir limité la portée de l'article 15 de la Convention de 1907 aux navires de guerre belligérants et rappelé les pratiques suivies au cours de la Première Guerre mondiale, il déclare :

« Il est indifférent en l'occurrence que les naufragés aient été recueillis en pleine mer ou dans les eaux territoriales neutres. » (1)

Cette thèse prend seulement en considération le fait que l'article 15 ne contient aucune réserve quant aux différents domaines territoriaux où les victimes sont recueillies, sans se demander si d'autres conventions en vigueur peuvent établir des règles générales à certains cas particuliers implicitement concernés par l'article 17 de la Convention « maritime » de 1949 (2).

2) LIBERTÉ

Aucune thèse n'est avancée en faveur de la solution générale de la liberté.

3) SOLUTIONS MIXTES

Elles consistent dans certaines réserves à la règle générale de l'internement dans le cas de violations de la neutralité commises par un navire de guerre belligérant dans la mer territoriale neutre où les victimes de la guerre sont reçues ou recueillies.

a) Liberté pour les marins et les aviateurs qui ont été capturés par l'adversaire, ces aviateurs ayant déjà quitté leur aéronef en dehors de la mer territoriale neutre.

Cette thèse découle du principe posé par l'article 2 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907, selon lequel la capture de l'ennemi dans la mer territoriale est interdite ; par conséquent, l'Etat neutre, conformément à l'article 3 de la même Convention, doit demander la remise des militaires capturés, et, en tout cas, ces militaires sont libres dès qu'ils sont débarqués.

Spaight soutient expressément ce principe pour les aviateurs entrés dans la mer territoriale (3), mais il s'appliquerait aussi implicitement aux marins naufragés.

On peut se demander si cette thèse est conciliable avec l'article 18 de la Convention « maritime », qui impose l'obligation de recueillir les victimes partout où la navigation est libre.

(1) COLOMBOS, *Le droit international de la mer*, p. 425.

(2) Voir, ci-dessous, pp. 111-115.

(3) SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, pp. 444-445.

On ne peut, de toute façon, penser que cet article oblige un navire de guerre à violer la neutralité ou à laisser des vies humaines en danger de mort. Mais admettons un instant que l'article 18 permette à un belligérant de recueillir des ennemis sans cependant dégager sa responsabilité pour avoir violé la neutralité ; le navire de guerre ne devrait-il pas être alors absolument obligé de débarquer les naufragés ainsi recueillis dans un port neutre ?

Pour concilier les principes posés par les articles en question nous proposerons plus tard une solution plus nuancée (1).

b) Liberté pour les aviateurs capturés par l'adversaire, ces aviateurs ayant déjà pénétré avec leur aéronef dans la mer territoriale neutre.

Selon Ming-Min-peng, « quand un navire de guerre recueille un aéronef militaire ennemi, il effectue, en fait, un acte de capture » (2). Or, l'article 2 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907 déclare :

« Tous actes d'hostilité, y compris la capture, commis par des vaisseaux de guerre belligérants dans les eaux territoriales d'une Puissance neutre, constituent une violation de la neutralité et sont strictement interdits. »

Ming-Min-peng en tire la conclusion suivante :

« Ainsi, dans ce cas-là, l'Etat neutre doit-il demander la remise de l'aéronef et de son équipage, capturés illégalement par le navire de guerre dans sa juridiction, pour les libérer. » (3)

Cette thèse se trouve en contradiction avec l'argument qui la soutient, car elle ne tient pas compte de la violation de la neutralité premièrement commise par l'aéronef quand il a pénétré dans la juridiction neutre.

Par contre, Spaight fait une distinction précise selon que l'aviateur militaire ennemi est recueilli dans la mer territoriale sans ou avec son aéronef. Dans le premier cas, il est libre, comme nous l'avons indiqué plus haut, du fait que sa capture par le belligérant constitue un acte de belligérance, tandis que dans le deuxième cas il sera interné, car il s'est lui-même rendu coupable d'une violation de la souveraineté de l'Etat neutre en pénétrant dans son espace aérien (4).

c) Liberté pour les marins d'un navire de guerre illégalement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre.

Cette solution est préconisée par Oppenheim :

« Since, even if the vessel had been lawfully attacked and sunk on the open sea, these men need not be detained if they are brought to a neutral port by a neutral merchantman, or reach it by their own efforts, they surely need not be detained if their vessel was unlawfully attacked and sunk in neutral waters. Indeed, in this case, even if they are rescued by a neu-

(1) Voir, ci-dessous, pp. 111-112.

(4) MING-MIN-PENG, *Le statut juridique de l'aéronef militaire*, p. 99.

(2) *Id.*

(3) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 445, note 1.

tral man-of-war and landed on the neutral shore, they need not be detained. The reason for this is that the attacked vessel, and the men on board, being legitimately in neutral territory when the vessel was unlawfully sunk, the survivors were not saved from *lawful* capture by the rescuing man-of-war. Their capture by the enemy would have been as unlawful as was the sinking of their vessel; Article 13 of Convention X. therefore does not apply. » (1)

Cette thèse n'est pas admise par Alejandro Alvarez. Pour lui, l'article 15 de la Convention de 1907 serait applicable, comme il l'a déclaré à propos de l'incident du « Dresden » (2) :

« Si quelque doute pouvait subsister sur la similitude du cas prévu dans cet article 15 et de celui de l'équipage du *Dresden*, l'article 19 de la même Convention permettrait de tourner toute difficulté en établissant que les cas non prévus par elle doivent être résolus conformément aux principes généraux qu'elle a établis. » (3)

d) Liberté pour l'équipage d'un aéronef illégalement attaqué et tombé dans la juridiction neutre.

Pour Spaight, un tel aéronef a commis le premier une violation de la neutralité en pénétrant dans l'espace aérien neutre, mais son adversaire en a commis une plus grave en l'attaquant. Aussi cet auteur se prononce-t-il en faveur de la libération de l'équipage pour décourager les belligérants de commettre de tels actes d'hostilité (4).

Il est difficile de déterminer si, dans les conditions du combat, l'aviateur qui se prépare à attaquer son adversaire serait découragé ou encouragé par l'idée que celui-ci pourrait obtenir sa liberté sur le territoire neutre. Mais il est certain qu'un aviateur fuyant devant son adversaire serait encouragé à pénétrer dans la juridiction neutre s'il espère y trouver sa propre liberté.

Ming-Minpeng est d'un autre avis que Spaight.

« L'aéronef et l'équipage, ayant premièrement pénétré dans les eaux territoriales d'un Etat neutre, ce qui constitue une violation de la neutralité, doivent être internés. » (5)

Relevons que dans le cas examiné ci-dessus sous lettre b), où l'équipage est capturé sans que l'aéronef n'ait été attaqué, Ming-Minpeng n'avait pas tenu compte de cette première violation de la neutralité.

(1) OPPENHEIM, *International Law*, vol. II, pp. 735-736.

(2) Le croiseur allemand « Dresden » arriva, le 9 mars 1915, dans l'île de Juan Fernandez du Chili et y séjourna plus de 24 heures, refusant de se soumettre à l'ordre d'internement qui lui fut notifié. Mais, le 14 mars, il fut coulé par une escadre anglaise et les hommes d'équipage qui gagnèrent la terre en canot ou à la nage furent internés. (Voir Alejandro ALVAREZ, *La grande guerre européenne et la neutralité du Chili*, p. 227).

(3) *Ibid.*, pp. 230-231.

(4) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 450.

(5) MING-MINPENG, *op. cit.*, p. 103.

B) Solution proposée

Nous distinguerons chaque fois dans le cours de notre exposé suivant que les victimes ont été recueillies en haute mer ou dans une mer territoriale, belligérante ou neutre.

1) LA HAUTE MER

Etant donné que l'article 15 de la Convention de 1907 établit précisément la règle de l'internement et que le Rapport général l'applique aux seuls navires de guerre belligérants et qu'au contraire, l'article 17 de la Convention de 1949 ne précise ni la nature du moyen de transport, ni la solution, celui-ci ne pourrait-il pas être interprété d'après celui-là ? La question se pose donc de savoir quel rapport il y a entre ces deux articles.

L'article 58 de la Convention de 1949 précise :

« La présente Convention remplace la X^e Convention de La Haye du 18 octobre 1907, pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906, dans les rapports entre les Hautes Parties Contractantes. »

Il en résulte que la Convention de 1907 reste en vigueur pour les Etats qui l'avaient adoptée s'ils ne sont pas devenus Parties à la Convention de 1949.

Voyons donc d'abord comment se présente pour ces Etats la question du droit applicable.

Etant donné que le texte même de l'article 15 ne précise pas non plus la nature du moyen de transport, on ne saurait prétendre que le Rapport général de 1907 ait la force obligatoire d'une convention.

Quoique les pratiques suivies par les navires de guerre belligérants depuis 1907 aillent exclusivement dans le sens de l'internement, du moins en ce qui concerne la haute mer, celles suivies par les navires de commerce neutres n'altèrent pas toujours dans le sens de la liberté. La question fut également controversée en doctrine.

Le Rapport n'a donc pas d'autre portée que de servir à l'interprétation de l'article 15.

A plus forte raison, comme nous l'avons déjà indiqué, il serait erroné d'admettre que ce Rapport fasse autorité à l'égard de l'article 17 de la Convention de 1949 (1) ; il ne pourrait être considéré que comme une source auxiliaire d'interprétation et seulement pour les navires de guerre belligérants et les navires de commerce neutres quand il s'agit de dégager la signification des termes « lorsque le droit international le requiert ».

(1) Voir, ci-dessus, p. 83.

D'autre part, à défaut de dispositions précises quant à la nature du moyen de transport et au sort des militaires débarqués, on peut se demander si l'article 17 ne devient pas une formule dépourvue de contenu. Ne pourrait-on pas alors considérer qu'il faut appliquer au séjour des belligérants en pays neutre l'ancienne règle du droit commun, c'est-à-dire revenir à une solution semblable à celle qu'avaient proposée Fauchille et Politis lors de la suppression de l'article 10 de la Convention de 1899 (1) ?

On peut dire en outre que les pratiques suivies par les Etats neutres durant la première moitié de notre siècle, conformément au Rapport général, créèrent presque une coutume internationale dans le sens de l'internement des militaires nationaux et ennemis. Il est heureux de la voir établie en un laps de temps relativement court, car en dépit du texte de l'article 15, Rolland disait encore en 1917 que celui-ci est « cependant à retenir au moins à titre de manifestation d'une tendance et comme un élément de la coutume internationale » (2).

Quoique la solution de l'internement nous paraisse aujourd'hui toute naturelle, la question demeure de savoir si le critère de l'internement doit être cherché dans le statut du navire, dans l'appartenance du navire à l'Etat belligérant ou dans le statut militaire de la personne débarquée.

A notre avis, le critère de l'internement se trouve dans le fonctionnement sous l'autorité militaire du navire de guerre belligérant. Selon cette thèse, que nous développerons ensuite pour d'autres cas, un navire de guerre est construit et aménagé dans le but principal de gagner la guerre et il est nécessairement dirigé par l'autorité militaire. Cela suffit donc pour appliquer les principes stricts de la neutralité. Si sincèrement que l'autorité du navire de guerre belligérant agisse dans un but humanitaire, soit lors de la réception des victimes à bord, soit lors de leur débarquement en pays neutre, il faut supposer qu'elle ne négligera pas pour autant l'intérêt militaire qu'il y aurait d'une part d'évacuer des personnes encombrantes et d'autre part d'obtenir la liberté des nationaux et l'internement des ennemis.

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

Quoique la doctrine soit silencieuse sur ce point, l'internement s'imposerait également pour des militaires recueillis dans la mer territoriale nationale ou ennemie, car il n'y a aucune raison de distinguer ce cas de celui qui se présente en haute mer.

(1) Voir, ci-dessus, pp. 71-72.

(2) ROLLAND, « Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens », *R.G.D.J.P.*, t. XXIII, 1916, p. 588.

b) *La mer territoriale neutre.*

On peut distinguer les cas suivants :

b¹) Dans la mer territoriale neutre sont recueillis des marins ennemis ou des aviateurs ennemis ayant quitté leur aéronef militaire en dehors de ce domaine.

a) Si de tels militaires sont débarqués dans le port de l'Etat neutre intéressé, il faut encore distinguer deux cas différents en vue de concilier l'article 18 de la Convention « maritime » et l'article 2 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907, qui s'opposent apparemment :

1° Si le navire de guerre se saisit de blessés, de malades ou de naufragés se trouvant à bord d'un navire de guerre de son adversaire ou recueille des naufragés malgré eux, son acte est une véritable capture et constitue une violation de la neutralité selon l'article 2 de la XIII^e Convention de 1907. Les captifs doivent donc être relâchés conformément à l'article 3 de la même Convention, ce qui signifie en général leur restitution à l'autorité locale ou exceptionnellement à leur navire.

Dans ce cas, le belligérant ne saurait invoquer son obligation de recueillir les naufragés selon l'article 18 de la Convention « maritime », car le champ d'application de cet article est sans aucun doute restreint sur ce point.

Cependant, une question importante se pose ici, à savoir quel sera le sort ultérieur des victimes ainsi relâchées. La doctrine ne paraît pas attacher une grande importance aux circonstances particulières qui peuvent se produire après la relâche des militaires, en considérant peut-être que la violation de la neutralité sera le fondement juridique de leur liberté non seulement dans la mer territoriale de l'Etat neutre, mais aussi sur le territoire de celui-ci.

A notre avis, comme l'article 3 limite implicitement la liberté des militaires illicitement capturés à la période de leur séjour dans la mer territoriale, on ne pourrait pas dire qu'il prévoit aussi en toute circonstance la liberté des militaires débarqués sur le territoire neutre. Il y a lieu de distinguer deux hypothèses :

Si des blessés, malades ou naufragés capturés d'un navire de guerre belligérant sont relâchés dans la mer territoriale ou dans un port de l'Etat neutre, ils devraient rejoindre leur navire, si celui-ci s'y trouve également. Ils ne seraient alors internés que si ce navire les débarque en territoire neutre ou ne regagne pas lui-même la haute mer.

En revanche, si ces victimes de la guerre relâchées avaient perdu leur navire à la suite d'une attaque (ce qui fera d'ailleurs l'objet d'un autre cas particulier examiné sous lettre b²), ou si les naufragés avaient été capturés seuls, ils seraient libres en pays neutre en raison du caractère juridique de la mer territoriale neutre. Selon cette thèse, que nous développerons ensuite pour d'autres cas, les naufragés ayant quitté leur navire de guerre dans la mer territoriale neutre sont libres

dans ce domaine, considéré comme un prolongement du territoire terrestre, et ils conservent leur liberté après le débarquement.

2° Si le navire de guerre reçoit des blessés, malades ou naufragés qui se trouvaient à bord d'un autre navire ou s'il recueille des naufragés de leur consentement, son acte bienveillant ne constitue pas un délit international.

Dans ce cas, l'Etat neutre ne saurait invoquer l'interdiction de capture posée par l'article 2 pour protester contre le sauvetage effectué sous prétexte qu'il n'a pas au préalable donné son consentement.

Mais une fois que l'asile est accordé par un navire belligérant, quelles en sont les conséquences ?

Si le fait de recevoir des victimes ou celui de recueillir des naufragés n'est pas un délit positif, celui de ne pas les remettre aux autorités neutres constitue, croyons-nous, un délit d'omission. L'Etat neutre serait donc en droit de demander que le naufragé recueilli à un endroit où il est normalement à l'abri des forces ennemies, soit replacé dans la situation qui aurait été la sienne si le sauvetage n'avait pas eu lieu.

On ne saurait cependant exiger du navire belligérant qu'il se rende dans un port neutre à seule fin d'y débarquer quelques naufragés. Mais si les circonstances le permettent, il devrait signaler l'incident à l'Etat neutre, afin que celui-ci puisse faire chercher les naufragés qui doivent lui être remis. Si l'Etat neutre ne réagit pas, le navire belligérant pourra poursuivre sa route avec ses naufragés ennemis et les emmener en captivité dans son pays, en attendant qu'ils puissent être un jour rendus à l'Etat neutre.

Si de telles victimes sont débarquées en pays neutre, elles doivent y être laissées en liberté, car elles ont été recueillies dans la mer territoriale neutre où elles sont normalement soustraites aux forces ennemies. Comme elles n'avaient pas licitement passé en leur pouvoir, elles conservent sur le territoire neutre la liberté qu'elles avaient obtenue dans la mer territoriale considérée comme un prolongement de celui-ci.

β) Même si la capture est illicitement faite dans la mer territoriale neutre, les naufragés débarqués dans le port d'un autre Etat neutre doivent être internés. La neutralité de cet Etat n'ayant pas été violée, la situation des naufragés est assimilée à celle de ceux qui sont recueillis en haute mer.

b²) Dans la mer territoriale neutre sont recueillis des marins nationaux ou des aviateurs nationaux ayant quitté leur aéronef militaire en dehors de ce domaine.

α) Si de tels militaires sont débarqués dans le port de l'Etat neutre intéressé, il faut ici aussi distinguer suivant qu'ils ont été recueillis sans ou avec leur consentement.

1° Peut-on dire, par assimilation à la capture des ennemis, que le belligérant n'a pas le droit de récupérer des nationaux qui refusent son autorité et qui échappent à son pouvoir pour la raison qu'ils sont dans un domaine neutre ?

Il s'agit ici notamment des réfractaires et des déserteurs. Quoique différent, le cas des personnes ayant commis un délit politique et se réfugiant en territoire neutre nous suggère également la règle de la liberté pour les naufragés en question.

Mais il y a, par ailleurs, une règle selon laquelle les déserteurs et les réfractaires reçus sur territoire neutre doivent être empêchés de rejoindre l'armée adverse (1). Cela serait possible évidemment par l'internement.

La règle s'appliquerait sans différence à ces personnes, qu'elles aient pénétré sur territoire neutre par la frontière terrestre ou maritime, et dans ce dernier cas, qu'elles soient arrivées seules à terre ou qu'elles aient été repêchées par leurs forces nationales et débarquées dans un port neutre (2).

Il s'ensuit que le consentement desdites personnes à leur sauvetage n'est pas un élément déterminant et qu'elles doivent être traitées comme dans le cas suivant.

2° Quant à la situation des naufragés recueillis avec leur consentement, deux thèses peuvent être discutées :

Selon la première, le droit de passage inoffensif est admis dans la mer territoriale neutre et implique celui de recueillir les nationaux. Il n'y a donc pas de violation de la neutralité et les naufragés devraient être internés comme s'ils avaient été recueillis en haute mer.

Selon la deuxième thèse, tous les militaires naufragés qui se trouvent dans la mer territoriale neutre, à l'exception de ceux qui y sont entrés avec leur aéronef, deviennent libres, et ils le restent lorsqu'ils sont débarqués par un navire de guerre ou de commerce, belligérant ou neutre. Ainsi, leur liberté résulterait de la nature même de la mer territoriale neutre, et non de la nature et de la nationalité du navire. Cette solution aurait en outre l'avantage de permettre un traitement paritaire des naufragés nationaux et ennemis.

Pour les navires neutres, nous soutiendrons plutôt la deuxième thèse dans le paragraphe suivant. Mais, pour les navires de guerre belligérants recueillant leurs propres naufragés, nous sommes partisans de la première, car les naufragés se trouvent également au pouvoir de leurs forces nationales et ils échappent à la souveraineté du neutre.

β) L'internement s'imposerait également en cas de débarquement des naufragés dans le port d'un autre Etat neutre.

h³) L'aéronef ennemi et son équipage recueillis dans la mer territoriale neutre et ensuite débarqués dans le port de l'Etat neutre intéressé devront être internés vu la tendance générale du droit aérien qui assimile l'espace aérien au territoire proprement dit.

(1) P. GUGGENHEIM, *Traité de droit international public*, t. II, pp. 545-546 ; voir encore d'autres opinions, *id.*, note 1.

(2) Les déserteurs et les réfractaires ennemis capturés et débarqués dans un port neutre par un navire de guerre belligérant doivent également être internés, car la raison de l'internement existe avant la capture.

Bien que l'entrée de l'aéronef dans l'espace aérien neutre et sa capture par un navire de guerre ennemi constituent deux violations successives, c'est la première qu'il faut retenir pour déterminer le sort de l'aéronef et de son équipage, même si elle était moins grave que la seconde.

Si l'aéronef et son équipage capturés sont débarqués dans le port d'un autre Etat neutre, leur cas devrait être assimilé à celui de l'aéronef et de l'équipage recueillis en haute mer.

Les mêmes règles sont également applicables aux aviateurs nationaux qui, ayant pénétré dans la mer territoriale neutre avec leur aéronef, sont recueillis et ensuite débarqués dans le port de l'Etat neutre intéressé ou dans celui d'un autre Etat neutre.

b⁴) Nous sommes également pour la liberté des naufragés nationaux d'un navire illicitement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre, même s'ils arrivent dans le port de l'Etat neutre intéressé dans des embarcations appartenant au navire coulé, car celui-ci se trouvait légalement dans la juridiction neutre et le débarquement forcé en pays neutre a été uniquement causé par l'ennemi.

C'est encore en raison de l'attaque de l'adversaire que la même solution vaut, à notre avis, pour tous les militaires, valides ou victimes, d'un tel navire qui a coulé ou qui s'est échoué sans pouvoir être renfloné, même si ces militaires parviennent à terre sans utiliser des embarcations (1).

En revanche, si les naufragés nationaux sont débarqués dans le port d'un autre Etat neutre, leur internement s'imposerait comme s'ils venaient de la haute mer, car la neutralité de cet Etat n'a pas été violée. Un tel débarquement par des embarcations du navire coulé sera d'ailleurs rare.

Quant aux naufragés prisonniers de guerre, nous soutenons la solution de l'internement, en nous fondant également sur le fait que l'attaque illicite de l'ennemi ne modifie pas leur situation et en assimilant leur cas à celui des prisonniers blessés, malades ou naufragés normalement débarqués par le navire de guerre lui-même.

La règle applicable aux nationaux et aux ennemis consisterait donc à les maintenir en pays neutre dans la situation où ils se trouvaient avant le naufrage.

b⁵) L'équipage d'un aéronef militaire belligérant illicitement attaqué et tombé dans la juridiction neutre devrait être interné s'il est débarqué dans le pays neutre intéressé, car cet aéronef a violé la neutralité en pénétrant dans l'espace aérien neutre et cette violation est indépendante de l'attaque illicite de l'adversaire et constitue par elle-même une raison suffisante pour l'internement.

Ayant ainsi examiné les cas particuliers concernant la mer territoriale neutre, nous pouvons les répartir en trois groupes en vue de concilier les principes posés pour ce domaine et la haute mer :

(1) Voir, ci-dessus, p. 84.

1° Il y a d'abord les cas où la situation des victimes en haute mer est maintenue dans la mer territoriale neutre, parce qu'il n'y a pas eu d'acte illicite ou seulement un acte illicite de l'adversaire :

Il s'agit d'une part des naufragés nationaux qui, après avoir quitté leur aéronef en dehors de la mer territoriale neutre, y sont recueillis et débarqués par un navire de guerre de leur Etat, et d'autre part des naufragés ennemis d'un navire de guerre illicitement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre, qui sont débarqués par des embarcations de ce navire ou par ce navire lui-même au cas où il serait échoué sur la côte. Ils seront tous internés, car il n'y a pas de raison particulière pour distinguer leur situation de celle qu'ils avaient en haute mer. Par conséquent, le critère du fonctionnement sous une autorité militaire en haute mer continuera normalement d'être valable dans la mer territoriale neutre.

2° Il y a ensuite les cas où la situation des victimes est aggravée dans la mer territoriale neutre en raison de l'acte illicite qu'elles ont commis :

L'équipage et les passagers militaires d'un aéronef de guerre recueillis dans la juridiction neutre seront internés à cause de l'entrée illicite de cet aéronef. Ainsi, c'est précisément le fonctionnement de l'aéronef sous une autorité militaire dans la juridiction neutre qui constitue la cause de l'internement.

3° Il y a enfin les cas où la situation des victimes aggravée dans la mer territoriale neutre par un acte illicite de leur adversaire est atténuée :

Il s'agit d'une part des naufragés ennemis capturés et d'autre part des naufragés nationaux d'un navire de guerre illicitement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre. Ils seront tous libérés, car il y a des raisons particulières pour distinguer leur situation de celle qu'ils avaient en haute mer. En effet, envisageant l'acte illicite en lui-même, l'Etat neutre n'attachera pas une importance particulière au fonctionnement sous une autorité militaire du navire de guerre qui restitue les ennemis capturés en pays neutre, ni à celui du navire de guerre lui-même et de ses embarcations qui y débarquent les naufragés nationaux illicitement attaqués. Par conséquent, ces navires pourront être considérés comme des navires fonctionnant sous une autorité civile.

C) Pratique des Etats

1) LA HAUTE MER

Quelques Etats, s'inspirant des normes sévères du droit aérien, appliquèrent l'internement d'une manière générale aux navires de guerre belligérants, ainsi qu'à leurs équipages et aux militaires se trouvant à bord :

Après avoir interdit, à son article 2/3, l'entrée dans ou le passage à travers la juridiction du Royaume des Pays-Bas des navires de guerre et des navires affectés au transport des troupes, la Proclamation de neutralité des Pays-Bas du 3 septembre 1939 (1) déclare à son article 4/2 :

« Les navires de guerre des belligérants ou les navires y assimilés aux termes de l'article 2 sous 3°, qui contreviendraient aux dispositions des articles 2 ou 8, seront internés avec leurs équipages et les militaires se trouvant à bord. »

Après avoir interdit à son article 2/3 l'entrée dans ou le passage à travers la mer territoriale des navires de guerre belligérants ou bâtiments assimilés à ceux-ci, la Déclaration de neutralité de la Belgique du 3 septembre 1939 (2) dispose également à son article 4/2 :

« Les navires de guerre ou bâtiments y assimilés appartenant aux belligérants qui contreviendraient aux dispositions des articles 2 ou 7, seront saisis et leurs équipages ainsi que les passagers militaires seront internés. »

Le Décret-loi brésilien, n° 2.983, du 25 janvier 1941 stipule aussi :

« ...les officiers ou membres d'équipage des navires ou aéronefs de guerre belligérants qui, pour cause de naufrage ou d'accident, ou pour n'importe quel autre motif, volontaire ou involontaire, arrivent au territoire national ou seront amenés sur celui-ci, seront internés... » (3)

Les pratiques suivies au cours de la Première Guerre mondiale allèrent également dans le sens de l'internement.

En 1914, l'Argentine interna les survivants du navire de guerre « Cap Trafalgar », débarqués par un navire de guerre auxiliaire allemand (4).

En 1915, la Norvège interna également les survivants du navire de guerre britannique « India », débarqués par un chalutier armé britannique (5).

2) LA MER TERRITORIALE

1° Un des plus intéressants cas de la guerre maritime, qui donna lieu à des controverses entre les Etats intéressés, fut celui de l'« Admiral Graf Spee ».

Le 13 décembre 1939, un combat eut lieu entre le cuirassé de poche allemand « Admiral Graf Spee » et les croiseurs britanniques « Exeter », « Ajax » et « Achilles », au large des côtes de la République orientale d'Uruguay. Après ce combat, le croiseur allemand entra, le 14 décembre, dans le port de Montevideo pour réparer ses avaries,

(1) *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939, pp. 587 et 588.

(2) *Ibid.*, pp. 582 et 583.

(3) ACCIOLY, *Traité de droit international public*, t. III, p. 359.

(4) W.E. HALL, *A Treatise on International Law*, p. 480, note 1.

(5) *Id.*

mais il ne put terminer ses réparations dans le délai de 72 heures accordé par le Gouvernement uruguayen. Au lieu d'accepter le combat avec les croiseurs britanniques qui l'attendaient à la limite des eaux territoriales ou de se faire interner dans le port, il transborda, le 17 décembre, plus de 700 hommes de son équipage au navire de transport allemand « Tacoma », puis quitta le port et se saborda le même jour en dehors des eaux territoriales.

Ce qui nous intéresse ici, c'est le sort des victimes transportées par le navire « Tacoma ». Celles-ci furent internées par le Gouvernement de Montevideo, parce que le « Tacoma » s'était comporté comme un navire de guerre auxiliaire, en agissant sous les ordres du commandant du « Graf Spee » pendant que celui-ci s'app préparait à se saborder et parce qu'il n'avait pas quitté le port à la fin du délai qu'on lui avait accordé conformément à son nouveau statut.

Quant à l'équipage, aux officiers et au commandant du cuirassé « Graf Spee » qui seront cités plus loin (1) dans notre exposé relatif aux navires de commerce neutres escortés, ils furent embarqués à bord de quelques remorqueurs argentins accompagnés par une chaloupe du cuirassé allemand, puis emmenés dans le port de Buenos-Aires et internés par le Gouvernement argentin, conformément à l'article 10 de la Convention de 1899. Dans un mémorandum du 23 octobre 1940, l'Ambassade d'Allemagne protesta contre cet internement en faisant valoir que l'article 10 de ladite Convention et l'article 15 de la Convention de 1907 n'étaient applicables qu'en cas de débarquement par des navires de guerre. Par conséquent, les survivants du cuirassé allemand débarqués en Argentine par des navires privés neutres devaient être libérés.

Le Gouvernement argentin répondit de façon pertinente en déclarant, selon Accioly, que :

« ...les embarcations qui conduisirent l'équipage de l'*Admiral Graf Spee* ne se trouvaient pas dans la situation de navires neutres qui " occasionnellement " les auraient recueillis, mais plutôt, d'une certaine façon, dans celle de barques auxiliaires, car elles avaient été préalablement engagées et préparées dans ce but et étaient arrivées au port de Buenos-Aires sous l'escorte d'une chaloupe du croiseur allemand. » (2)

2° Signalons ensuite un autre cas pratique en ce qui concerne les nationaux d'un navire illicitement attaqué et coulé dans une mer territoriale neutre (3).

(1) Voir, ci-dessous, p. 165.

(2) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 221 ; voir également MIRWANT, « Séjour d'un navire de guerre belligérant dans un port neutre, Incident du Graf Spee », *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939, pp. 823-830.

(3) On pourrait sans doute penser aussi au cas du « Dresden » (voir, ci-dessus, p. 108, note 2) coulé par une escadre anglaise dans un port chilien : les hommes d'équipage avaient gagné la terre en canot ou à la nage, mais avaient été internés, au lieu d'être libérés.

Cependant, il faut tenir compte du fait que selon le gouvernement chilien le « Dresden » avait déjà reçu un ordre de désarmement. Voir, à ce sujet, A. ALVAREZ, *op. cit.*, pp. 227-237.

Il se produisit au cours de la Deuxième Guerre mondiale dans un port turc, mais contrairement aux enseignements de la doctrine, il fut résolu par le Gouvernement turc dans le sens de l'internement.

Ainsi, le 7 juillet 1941, l'Agence d'Ankara annonçait :

« Selon les informations que nous avons reçues, samedi dernier, le bateau de transport militaire *Saint-Didier* naviguant sous pavillon français a été attaqué par deux avions anglais en dehors des eaux territoriales et deux torpilles l'ont fait exploser lorsqu'il est entré dans le port d'Antalya. Des 280 militaires et hommes d'équipage, 260 ont débarqué. Il y a eu 5 morts et 15 blessés qui sont hospitalisés.

Le Gouvernement turc a protesté auprès du Gouvernement britannique pour l'incident qui s'est produit dans les eaux territoriales. » (1)

D'autre part, d'après l'Agence Reuter, tous les militaires débarqués ont été internés (2).

§ 2. - Les navires de guerre des neutres

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A) Généralités

D'après le droit commun, le service secourable d'un navire de guerre neutre constitue un manquement aux devoirs de la neutralité.

Pour des raisons humanitaires, les Conventions de 1907 et de 1949 dérogeant à ce principe, comme elles le firent en ce qui concerne le débarquement de militaires dans un port neutre par des navires de guerre belligérants.

Cependant, il y a lieu de faire une distinction entre le service secourable d'un navire de guerre neutre et celui d'un navire de guerre belligérant. Tandis que les Parties au conflit sont obligées, après chaque combat, de rechercher les blessés, malades et naufragés, conformément à l'article 18 de la Convention « maritime », un navire de guerre neutre a seulement la faculté, pendant ou après le combat, de leur rendre un service occasionnel, spontané ou sollicité, selon l'article 15 de la même Convention. Inversement le débarquement en pays neutre est facultatif pour le navire de guerre belligérant et obligatoire pour le navire de guerre neutre (3).

(1) *Ayin tarihi* (« Histoire du mois », revue turque), n° 92, 1941, p. 47.

(2) *Ibid.*, p. 48.

(3) Voir, ci-dessous, pp. 120-123.

Remarquons que l'intervention du navire neutre pendant le combat ne doit en aucune manière gêner les belligérants. Ceux-ci ont le droit d'éloigner tous les navires qui peuvent gêner leurs opérations militaires. C'est pourquoi un navire neutre n'interviendra le plus souvent qu'après le combat ou sur demande des belligérants.

Les militaires recueillis à bord d'un navire de guerre neutre subiront un changement dans leur statut. Ceux qui étaient libres ne le seront plus et ils ne pourront plus prendre part aux hostilités. Ceux qui étaient prisonniers de guerre ne le seront plus, mais ils ne pourront pas, pour autant, participer aux opérations militaires.

B) Historique

L'article 10 de la Convention de 1899 ne réglait pas la situation des militaires se trouvant à bord d'un navire de guerre neutre.

Mais la guerre russo-japonaise ne tarda pas à révéler l'importance de ce cas, qui fut enfin prévu par l'article 13 de la Convention de 1907.

Proposé par la délégation française et admis après quelques hésitations, cet article a la teneur suivante :

« Si des blessés, malades ou naufragés sont recueillis à bord d'un navire de guerre neutre, il devra être pourvu, dans la mesure du possible, à ce qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre. »

Ayant constaté que les expressions employées aux articles 13 et 15 n'étaient pas identiques, le délégué suédois Hammarskjöld proposa, à la Troisième Commission, de rapprocher les rédactions l'une de l'autre. Mais Renault répondit que le commandant du navire de guerre neutre ne pourrait pas garder ces victimes à bord (1).

Comme il ne saurait les livrer à leur adversaire, il peut les débarquer dans un port neutre « ou même les remettre à leur propre pays sous la promesse du gouvernement de ne plus les employer aux hostilités » (2).

En devenant l'article 15 de la Convention « maritime » de 1949, l'article 13 subit trois modifications :

1° Suppression des mots « dans la mesure du possible ».

D'abord préconisée par le Comité permanent des Congrès internationaux de médecine et de pharmacie militaires, cette suppression avait été approuvée par la Commission de 1937, qui voulait ainsi donner un caractère plus impératif au principe posé dans l'article 4 du Projet (3).

(1) Actes de 1907, t. III, p. 303.

(2) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 146.

(3) C.I.C.R., XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Rapport relatif à la révision de la « X^e Convention de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906 » (Doc. n^o 2), p. 15.

Les Conférences de 1947 (1) et 1948 (2) suivirent la même voie. Enfin, la Conférence diplomatique de Genève de 1949 entérina cette solution (3).

2° Adjonction des mots « ou par un aéronef militaire neutre ».

3° Adjonction des mots « lorsque le droit international le requiert ».

II. — L'ARTICLE 15 DE LA CONVENTION « MARITIME »

A) Portée de l'article

L'article 15 dispose :

« Si des blessés, des malades ou des naufragés sont recueillis à bord d'un vaisseau de guerre neutre ou par un aéronef militaire neutre, il devra être pourvu, lorsque le droit international le requiert, à ce qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part à des opérations de guerre. »

Malgré les termes apparemment clairs de cet article, deux thèses peuvent en être déduites :

1) THÈSE DE L'INDÉPENDANCE DE L'ARTICLE 15.

Selon cette thèse, l'article 15 prévoit indépendamment de l'article 17 :

1° la situation des victimes de la guerre à bord d'un navire de guerre, en précisant qu'elles ne peuvent pas de nouveau prendre part à des opérations de guerre ;

2° leur transport obligatoire dans le pays neutre dont relève le bâtiment de guerre qui les a recueillies ;

3° par conséquent, leur internement exclusif dans ce pays neutre.

Il en résulterait que l'article 15 prévoit un cas particulier de débarquement en pays neutre, tandis que l'article 17 en règle un autre, à savoir, selon le Rapport général de la Deuxième Conférence de la Paix de 1907, celui du débarquement par des navires de guerre belligérants.

C'est ainsi que pour Pictet les militaires recueillis par un navire de guerre neutre « seront conduits dans le pays neutre en question et les autorités de ce pays devront les interner » (4).

(1) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre, p. 81.

(2) Voir l'article 14 du Texte de Stockholm de 1948.

(3) Actes de 1949, t. II - A, p. 194.

(4) PICTET, *op. cit.*, p. 109.

Spaight se fonde également sur l'article 13 de la Convention de 1907 pour déclarer que les aviateurs recueillis par un navire de guerre neutre seront internés par l'Etat intéressé, tandis que les aviateurs recueillis par un aéronef militaire neutre pourront être débarqués, selon l'article 43 des Règles de la navigation aérienne établies en 1923, dans un pays neutre quelconque (1).

Pour justifier sa thèse, Spaight s'exprime ainsi :

« The difference between the circumstances of air and sea conveyance, namely, that in the former case the rescued man does not (as he does in the latter) " live " upon the rescuing craft, justifies a difference also in the rule applicable. » (2)

Signalons d'abord que l'article 15 de la Convention « maritime » ne permet plus de prévoir des solutions différentes, comme c'était le cas selon l'article 13 de 1907 et l'article 43 de 1923, car il vise les deux cas de sauvetage par un navire de guerre neutre et par un aéronef militaire neutre.

D'autre part, on peut se demander si les conditions du transport maritime sont toujours plus favorables que celles du transport aérien. S'il en était ainsi, un navire de guerre belligérant qui ne se prépare pas à un combat prochain n'aurait guère besoin de débarquer ses blessés et ses malades dans un port neutre.

A notre avis, il suffit de constater que les conditions de transport sont d'une manière générale plus difficiles dans la guerre maritime et dans la guerre aérienne que dans la guerre terrestre et qu'il n'y a pas lieu de faire des distinctions entre les deux premières.

2) THÈSE DE LA DÉPENDANCE DE L'ARTICLE 15 A L'ÉGARD DE L'ARTICLE 17.

D'après cette thèse :

1° l'article 15 prévoit seulement la situation des victimes de la guerre se trouvant à bord d'un navire de guerre neutre ;

2° mais il n'impose pas à l'autorité de ce navire l'obligation absolue d'amener les victimes dans son propre pays, ni celle de les livrer à des autorités neutres déterminées, ce qui constitue sans doute une lacune ;

3° par conséquent, le pays neutre où a lieu le débarquement n'est pas forcément celui auquel appartient le navire qui a recueilli ou reçu les victimes et l'article 17 leur est également applicable.

Il en résulterait que l'article 15 prévoit le cas particulier des militaires tombés au pouvoir du neutre à bord d'un navire, de la même manière que l'article 16 prévoit celui des militaires tombés au pouvoir de l'ennemi à bord d'un navire, tandis que l'article 17 règle le cas général du débarquement en pays neutre.

(1) SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, p. 445.

(2) *Id.*

Des arguments de forme et de fond nous conduisent à soutenir cette seconde thèse :

A la forme, on constate que l'article 17 ne fait pas de distinction selon la nature et la nationalité du navire et qu'il est donc applicable aux navires de guerre, belligérants et neutres, de toutes nationalités.

Quant au fond, on peut faire valoir les arguments suivants :

1° Supposons que l'article 15 puisse limiter catégoriquement le champ d'application de l'article 17. Cela signifierait que l'article 17 permet la réception des victimes débarquées par des navires de guerre belligérants des deux camps, mais non celle des victimes débarquées par des navires de guerre d'un autre pays neutre. Or, dans le second cas un débarquement risque moins de porter atteinte à la neutralité que dans le premier, car des navires de guerre belligérants peuvent avoir un intérêt militaire à procéder au débarquement.

2° Il importe de bien pénétrer le sens du Rapport présenté à la Commission de la Conférence de 1907. Il y est dit :

« Les naufragés, blessés ou malades, recueillis par un vaisseau de guerre neutre, sont dans une situation tout à fait analogue à celle de combattants qui se réfugient en territoire neutre. Ils ne sont pas livrés à l'adversaire, mais ils doivent être gardés. » (1)

Nous croyons que ce passage doit être interprété dans le sens d'une interdiction de rendre les victimes à leurs forces nationales, ou de les livrer à leur adversaire, car en agissant ainsi le navire de guerre rendrait un grand service à un belligérant au détriment de l'autre.

Cependant, les termes « ils doivent être gardés » n'exclut pas une autre solution que la garde à bord du navire et le débarquement dans le pays neutre dont relève ce navire.

Dans la guerre terrestre, il n'est guère possible ni nécessaire que des réfugiés reçus dans un pays neutre soient transférés dans un autre pays neutre. Il en va de même dans la guerre maritime pour les survivants débarqués en territoire neutre. En revanche, la situation est assez différente pour les navires qui les ont recueillis. Bien qu'il soit considéré comme une fraction de son pays, un navire de guerre neutre ne peut pas être complètement assimilé à un territoire, en raison de sa navigabilité, de sa fonction et des conditions particulières du milieu maritime. Il faut en outre tenir compte du fait que les victimes à bord d'un navire de guerre peuvent s'y trouver dans des conditions défavorables, par exemple par manque de place ou d'installations sanitaires suffisantes.

Nous ne voyons donc pas pourquoi un navire de guerre ou un aéronef militaire neutre ne pourrait pas les transborder dans un navire de guerre ou un navire-hôpital de la même nationalité ou d'un autre Etat neutre où ils seraient aussi à l'abri du droit de visite et de reprise, ou encore les débarquer, du consentement de l'autorité locale,

(1) Actes de 1907, t. III, p. 310.

dans le port d'un autre Etat neutre (1). En revanche, il ne saurait être question d'un refus de l'autorité locale, au sens de l'article 17, si le navire ou l'aéronef débarque les victimes dans un port de son propre pays, car le consentement de l'autorité neutre a déjà été donné lors de la réception des victimes à bord du navire ou de l'aéronef (2).

En ce qui concerne la compétence de l'autorité du navire de guerre neutre, la question se pose encore de savoir si cette autorité peut conclure un arrangement au sujet du rapatriement des victimes dans leur pays. L'article 15 n'en dit rien.

A notre avis, l'internement a effectivement commencé à bord du navire, et l'autorité de celui-ci représente la souveraineté de son Etat de telle sorte qu'il n'y aurait aucun obstacle du point de vue juridique à ce qu'elle s'entende avec les représentants de tous les belligérants intéressés au sujet du rapatriement des victimes pour autant qu'il soit subordonné à la condition de ne plus prendre part aux opérations de guerre (3).

Pour notre part, nous souhaitons que l'article 15, tenant compte des nécessités de la guerre maritime citées plus haut, subisse une révision afin de mieux répondre au but de l'asile humanitaire et de mettre au clair ses rapports avec l'article 17.

B) Statut des victimes à bord du navire

Le statut des victimes à bord d'un navire de guerre neutre est défini à l'article 15 de la même manière que celui des victimes débarquées en pays neutre selon l'article 17. Mais ces articles ne posent pas expressément le principe de l'internement puisqu'ils se bornent à exiger que les victimes ne puissent pas de nouveau prendre part à des opérations de guerre.

En 1949, la délégation de l'U.R.S.S. releva cette imprécision (4), mais la délégation des Pays-Bas lui répondit que la formule utilisée visait implicitement l'internement (5).

(1) Cette dernière possibilité est prévue par l'article 27 de la Loi italienne de 1937, et aussi en doctrine par certains auteurs :

Ainsi, FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 151, défendent ce point de vue. De même, KLEEN, *op. cit.*, t. II, p. 32, pourtant partisan de la stricte neutralité et de l'internement, admettait déjà en 1899 que les rescapés recueillis par un navire de guerre neutre pourraient être remis à l'Etat neutre le plus proche.

(2) A la Conférence de 1949, la seule initiative de prévoir expressément le cas du débarquement des victimes par un navire de guerre neutre, dans le cadre de l'article 15 (ancien) fut prise par la délégation du Royaume-Uni (voir Actes de 1949, t. III, p. 51).

Signalons cependant que les termes « du consentement de l'autorité locale » ne figuraient pas dans son amendement, probablement parce qu'il n'en pourrait pas être question pour les navires de guerre neutres appartenant à l'Etat de cette autorité locale.

(3) Voir, ci-dessus, la pratique exercée dans ce sens, pp. 135-136.

(4) Actes de 1949, t. II - B, p. 241.

(5) *Ibid.*, p. 242.

Un tel internement suppose des mesures de garde et de surveillance. Le commandant du navire ne pourrait donc donner aux victimes la permission de se rendre seules dans le port neutre ni admettre qu'elles soient transportées dans des embarcations non escortées.

C) Frais d'entretien

Une des conséquences de la thèse que nous avons soutenues est la nécessité de stipuler le remboursement des frais d'entretien des victimes à bord du navire. En effet, l'article 17 ne parle que des frais d'hospitalisation et d'internement des victimes débarquées. Si elles ont été débarquées par un navire de guerre du même Etat, celui-ci pourra facilement y ajouter les frais d'entretien à bord. Mais si elles ont été remises à un autre Etat neutre, il faudrait prévoir un remboursement pour les seuls frais d'entretien à bord.

III. — DROIT APPLICABLE

En ce qui concerne le statut des victimes débarquées en pays neutre nous avons déjà soutenu que l'article 17 devrait être applicable. Cependant, cet article renvoie au « droit international ». On arriverait au même résultat si l'on admettait la thèse selon laquelle l'article 15 est indépendant de l'article 17, car le premier contient le même renvoi au « droit international ». La différence entre les deux thèses apparaît donc seulement sur le point de savoir quelle autorité neutre a la compétence de déterminer le sort des victimes avant le débarquement et quel pays neutre l'a après le débarquement.

Il convient d'examiner maintenant les opinions émises dans la doctrine pour déterminer le sort des blessés, malades et naufragés débarqués en pays neutre conformément à la phrase « lorsque le droit international le requiert » (1).

(1) R.W. TUCKER, *The Law of War and Neutrality at Sea*, p. 123, note 1, que nous avons déjà vu se prononcer sur ladite phrase (voir, ci-dessus, p. 105) à propos des navires de guerre belligérants, continue ici plus particulièrement à propos des navires de guerre neutres :

« Genêt (« La révision de la X^e Convention de La Haye », *R.I.F.D.G.*, vol. 20, 1951, p. 184) interprets the phrase as resulting from the unresolved question as to whether or not the duty of internment should extend only to the sick, wounded or shipwrecked picked up by neutral warships on the high seas, though not within the territorial waters of the neutral state. In opposition to the view that the duty of internment applies wherever such persons are rescued by neutral warships, it has been held that once within neutral territorial waters the wounded or shipwrecked have escaped the risk of being taken by the enemy and hence

A) Solutions doctrinales

1) INTERNEMENT

Il paraît que la plupart des juristes soutiennent la solution générale de l'internement, car ils ne font pas des réserves expresses à l'internement. On peut les distinguer en deux groupes : un certain nombre d'auteurs, parmi eux Fauchille (1) et Balladore-Pallieri (2), se fondent sur le devoir d'abstention des navires de guerre neutres qui, en cas de non-observation de ce devoir, auraient rendu une aide militaire à l'un des belligérants contre l'autre, tandis que d'autres auteurs, comme E. Castrén (3), fondent leur théorie sur l'immunité de ces navires à l'égard du droit de visite et de reprise. Nous aurons largement l'occasion de parler de cette dernière théorie à propos des solutions mixtes.

En revanche, Colombos se prononce expressément en faveur de ladite solution générale. Cet auteur, critiquant dans l'affaire du « Runhild » l'attitude du Gouvernement suédois qui avait rendu à l'Allemagne l'équipage de prise d'un sous-marin allemand recueilli dans les eaux territoriales suédoises par un navire de guerre suédois, déclare :

« Cette thèse ne paraît pas soutenable, car l'article 13 de la Convention impose à un Etat neutre l'obligation d'empêcher les personnes naufragées de prendre part de nouveau aux opérations de la guerre dans le cas où elles sont recueillies par un bâtiment neutre, sans établir de distinction entre la haute mer et les eaux territoriales. » (4)

2) LIBERTÉ

La seule opinion avancée en faveur de la solution de la liberté a été celle du délégué des Pays-Bas à la Conférence d'experts gouvernementaux de 1947, qui se référait d'une manière assez générale aux « navires neutres » et aux « bateaux-hôpitaux » (5).

If then taken on board neutral warships need not be interned. If this controversy is in fact the reason for inserting the phrase "where so required by International law" in Articles 15 and 17, all that can be said is that these articles have left the controversy where they found it.»

E. CASTRÉN, *The Present Law of War and Neutrality*, p. 258, déclare aussi à ce sujet : « This somewhat vague reservation probably refers to the above-mentioned fact that the crew of merchant ships may be in a special position. The Article is stricter than the corresponding provision of the Hague Convention in so far as the duty of a neutral warship is made absolute and not merely operative "if possible" ».

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, partie V, p. 769.

(2) G. BALLADORE-PALLIERI, *Diritto bellico*, p. 406.

(3) E. CASTRÉN, *op. cit.*, p. 258.

(4) COLOMBOS, *Le droit international de la mer*, p. 426.

(5) Voir, ci-dessus, p. 77.

3) SOLUTIONS MIXTES

a) *Réserve concernant la mer territoriale de l'Etat belligérant auquel appartiennent les militaires naufragés.*

Pictet est d'avis, avec R. Genêt, que les naufragés recueillis dans la mer territoriale de leur propre pays doivent demeurer libres du fait qu'ils ont échappé « au risque d'emprise de l'adversaire » (1).

Cet argument nous paraît fondé plus sur un état de fait que sur une considération juridique. Cependant, si le risque d'emprise de l'adversaire est effectivement plus faible qu'en haute mer, on ne peut dire qu'il soit inexistant. Relevons en outre qu'une telle emprise de l'adversaire ne constituerait pas un acte illicite.

Pour notre part, nous invoquerons plus tard une autre raison juridique pour nous prononcer en faveur de la liberté des militaires recueillis dans ce domaine.

b) *Réserve concernant la mer territoriale neutre.*

La XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge de 1948 avait trouvé utile d'insérer dans l'article 14 (correspondant à l'article 15 de la Convention « maritime ») les mots « en haute mer » (2).

A la Conférence de 1949, les avis furent partagés au sujet de l'opportunité d'une telle limitation de l'internement aux personnes recueillies en haute mer. Cependant, à la suite d'une observation de la délégation des U.S.A. (3), la Première Commission y renonça « vu la difficulté de donner des eaux territoriales une définition valable pour tous les pays » (4).

Ce point de vue est critiquable, car la Commission s'abstint, pour une question secondaire de définition, de régler la question principale de savoir s'il y avait lieu de faire une distinction entre ces deux domaines.

Au surplus, si le droit conventionnel ne donne pas de définition des eaux territoriales valable pour tous les pays, des règles coutumières et les lois nationales fournissent plus ou moins les précisions nécessaires dans cette matière. Aussi bien d'autres problèmes ayant trait aux eaux territoriales ont-ils pu être résolus sans grandes difficultés entre les Etats.

Signalons cependant que l'abstention de la Commission ne saurait signifier qu'elle était contre la distinction desdits domaines pour la solution de notre problème.

(1) R. GENÊT, « La révision de la X^e Convention de La Haye », p. 59 (citation de PICTET, *op. cit.*, p. 109).

(2) Voir l'article 14, C.I.C.R., Textes approuvés et amendés par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, p. 36.

(3) Actes de 1949, t. II - A, p. 60.

(4) *Ibid.*, p. 183.

La doctrine se prononce généralement en faveur de solutions différentes pour la haute mer et la mer territoriale neutre.

Oppenheim déclare que l'article 13 règle la situation des blessés, malades et naufragés recueillis par des navires de guerre neutres. Il exclut cependant le cas où ces victimes sont recueillies dans les eaux territoriales neutres (1).

Gihl, délégué suédois, déclara à la Conférence de 1949 à propos de la haute mer :

« ...un vaisseau de guerre neutre jouit d'immunité et les naufragés belligérants qu'il aurait recueillis ne peuvent lui être enlevés par un vaisseau ennemi. En compensation, l'Etat neutre doit interner ces naufragés. » (2)

Quant à la mer territoriale neutre, après avoir remarqué que les mots « en haute mer » dans le texte de Stockholm exprimaient une règle du droit actuellement en vigueur, il déclara :

« Cette précision est un progrès puisque les naufragés recueillis dans les eaux territoriales neutres sont, de ce fait même, soustraits aux forces ennemies, qu'ils soient recueillis par des navires de guerre ou par des navires de commerce. Il n'y a donc pas lieu d'établir une règle particulière pour obliger l'Etat neutre à interner les naufragés recueillis. » (3)

Pictet, s'inspirant du Rapport général de 1907, soutient le principe de l'internement des militaires recueillis en haute mer :

« Il ne saurait plus être ici question d'arraisonnement par les belligérants ni de droit de reprise. En effet, selon le droit coutumier, les navires de guerre sont considérés comme une partie du territoire du pays dont ils relèvent. Ces blessés seront conduits dans le pays neutre en question et les autorités de ce pays devront les interner, de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part à des opérations de guerre. » (4)

Quant aux naufragés recueillis dans les eaux territoriales neutres, Pictet déclare :

« Ils sont assimilés à ceux qui ont atteint le littoral du pays neutre par leurs propres moyens, et ceux-ci sont libres. » (5)

On peut critiquer ces thèses suivant les domaines :

1° En ce qui concerne la haute mer, nous rappellerons que l'assimilation complète de la situation des militaires recueillis à bord d'un navire de guerre à celle des militaires débarqués en pays neutre entraînerait l'obligation de transporter les militaires dans le pays neutre dont relève le navire. Pourtant la thèse qui paraît la plus rationnelle et qui est admise également dans la pratique permet le débarquement dans le port d'un autre pays neutre.

2° Quant à la mer territoriale, relevons d'une part que l'argumentation avancée pour ce domaine n'est pas différente de celle pré-

(1) OPPENHEIM, *International Law*, vol. II, pp. 733-736.

(2) Actes de 1949, t. II - A, pp. 59-60.

(3) *Ibid.*, p. 101.

(4) PICTET, *op. cit.*, pp. 108-109.

(5) *Ibid.*, p. 109.

sentée pour la haute mer. En effet, si les militaires sont soustraits aux forces ennemies dans la mer territoriale, ils échappent également à bord d'un navire de guerre en haute mer au droit de visite et de reprise ; par conséquent, ils devraient être internés au lieu d'être libérés.

Remarquons d'autre part que si la liberté fondée sur le fait d'être soustrait aux forces ennemies est justifiée tant que les naufragés se trouvent dans la mer territoriale neutre, cela n'implique pas que ces naufragés seront aussi libres après le débarquement.

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

L'ambiguïté des articles 15 et 17 de la Convention « maritime » provenant du renvoi au droit international, se trouve complètement résolue en ce qui concerne le sort des victimes recueillies en haute mer. La doctrine qui interprète ces articles est unanime sur ce point. La question se pose seulement de savoir quel est ici le critère de l'internement.

L'argument le plus satisfaisant, parmi ceux que nous avons cités, est l'immunité des navires de guerre neutres à l'égard du droit de visite et de reprise. Mais même si un tel droit existait à l'égard de ces navires, les victimes débarquées par eux en pays neutre devraient être internées en vertu des règles générales du droit de la neutralité, car il s'agit sans aucun doute pour ces navires fonctionnant sous une autorité militaire d'éviter strictement tout ce qui pourrait favoriser les intérêts militaires des belligérants.

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

Il y a lieu de distinguer deux hypothèses générales :

a¹) Les naufragés sont recueillis dans la mer territoriale de leur adversaire ; il faut alors distinguer deux cas :

α) Dans le premier, le navire de guerre et le port du débarquement appartiennent au même Etat neutre.

Contrairement au cas des naufragés recueillis par leur adversaire dans la mer territoriale neutre (1), il importe peu, ici, que les naufragés soient recueillis avec ou sans leur consentement.

Normalement, un navire de guerre neutre ne saurait recourir à la violence contre cet Etat littoral ni contre les naufragés pour recueillir

(1) Voir, ci-dessus, pp. 111-112.

ceux-ci. S'il le fait néanmoins, cela entraînerait sa responsabilité soit vis-à-vis de l'Etat dont ces naufragés relèvent, soit vis-à-vis de l'Etat littoral.

En revanche, si ce navire recueille les naufragés en question sans recourir à la force contre l'Etat littoral mais qu'il n'obtient pas au préalable les consentements de cet Etat et de ces naufragés, il aurait violé sa neutralité vis-à-vis de l'Etat dont relèvent les naufragés et non vis-à-vis de l'Etat littoral, car celui-ci ne penserait pas à réprimer l'autorité de ce navire pour la raison qu'il n'a pas eu son consentement, mais s'intéresserait plutôt au fait que ces naufragés ne lui sont pas livrés. Par conséquent, la présence ou l'absence du consentement des naufragés recueillis dans la mer territoriale de leur adversaire ne jouerait aucun rôle sur le devoir du navire de guerre neutre vis-à-vis de l'Etat littoral, ni sur le sort de ces naufragés débarqués dans un port de cet Etat.

Quant au consentement de l'Etat littoral, dans le présent cas, la situation peut être complètement assimilée à celle des naufragés recueillis par leur adversaire dans la mer territoriale neutre en ce qui concerne la nature juridique du sauvetage et les devoirs du navire de guerre neutre. En effet, comme le navire de guerre belligérant dans la mer territoriale neutre, le navire de guerre neutre a le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale belligérante et le sauvetage effectué dans un but humanitaire est compatible avec ce passage. Le consentement préalable de l'Etat littoral à un sauvetage occasionnel n'est donc pas nécessaire. Par conséquent, le navire de guerre ne pourrait aucunement être accusé d'avoir violé la souveraineté de l'Etat littoral.

Cependant, si le fait de recueillir des naufragés n'est pas ici un délit positif, celui de ne pas les remettre à l'Etat littoral constituerait un délit d'omission, car il y aurait alors violation de la souveraineté de cet Etat, ainsi que violation de la neutralité par l'Etat neutre lui-même.

Il s'ensuit qu'il est indifférent que le navire de guerre recueille lui-même des naufragés dans la mer territoriale belligérante ou les y reçoive d'un navire de guerre d'un autre pays neutre qui les avait préalablement recueillis dans le même domaine. C'est le seul fait de ne pas restituer les naufragés à l'Etat littoral qui constitue un délit entraînant la responsabilité de l'Etat neutre.

Cependant, au cas où le navire de guerre ne pourrait pas immédiatement remettre les naufragés à l'Etat littoral, il devrait les emmener dans son pays, où ils seraient internés jusqu'à ce qu'ils puissent être rendus à cet Etat belligérant à moins que celui-ci n'admette leur internement jusqu'à la fin des hostilités.

β) Si les naufragés sont recueillis dans la mer territoriale belligérante par un navire de guerre neutre et ensuite débarqués dans le port d'un autre pays neutre, l'internement s'imposerait également, la situation étant alors assimilée à celle d'un sauvetage en haute mer. L'internement ne résulterait donc pas de la violation de la souveraineté

neté de l'Etat littoral commise par le premier Etat neutre en ne lui remettant pas les naufragés, car cette violation ne concerne pas le second Etat neutre.

a²) Les naufragés sont recueillis dans la mer territoriale nationale ; il faut ici aussi distinguer deux cas :

α) Dans le premier, le navire de guerre et le port du débarquement appartiennent au même Etat neutre.

Envisageons d'abord le cas très rare où les naufragés auraient été recueillis malgré eux. Ceux-ci doivent être restitués à leur pays, car le fait de recueillir des naufragés sans leur consentement constitue un délit positif.

Il en irait de même si les naufragés avaient été recueillis avec leur consentement, mais qu'ils n'aient pas été restitués à leur pays, car dans ce cas l'Etat neutre aurait commis un délit d'omission.

La situation des naufragés dans ces deux cas doit donc être complètement assimilée à celle des naufragés recueillis par des navires de guerre belligérants dans la mer territoriale neutre non seulement en ce qui concerne l'obligation de restituer les naufragés au pays littoral, mais aussi en ce qui concerne leur liberté dans ce pays (1).

Il y a cependant une différence à faire entre les navires de guerre belligérants et les navires de guerre neutres au cas où ces victimes seraient amenées au pays auquel appartiennent ces navires pour la raison qu'elles n'ont pas pu être livrées au pays littoral. Nous avons vu que le navire de guerre belligérant emmènerait les naufragés en captivité jusqu'à ce qu'ils soient un jour rendus au pays neutre (2), tandis que dans l'hypothèse du navire de guerre neutre les naufragés devraient être libres dès leur débarquement et le demeurer aussi longtemps qu'ils ne sont pas restitués à leurs pays.

β) En revanche, l'Etat neutre devrait interner les militaires débarqués dans un de ses ports par un navire de guerre d'un autre Etat neutre qui les aurait recueillis dans leur mer territoriale nationale, car la violation du territoire commise par le second Etat neutre ne concerne pas le premier Etat neutre et les militaires en question doivent être considérés comme ayant été recueillis en haute mer.

b) La mer territoriale neutre.

b¹) Si des marins militaires, ou des aviateurs militaires ayant quitté leur aéronef en dehors de la mer territoriale d'un Etat neutre, y sont recueillis par un navire de guerre de cet Etat, puis débarqués dans un port de celui-ci, ils deviennent libres selon une règle du droit coutumier.

Quant à la justification de cette liberté, la doctrine n'est pas satisfaisante. Comme nous l'avons déjà vu (3), on ne peut retenir le critère

(1) Voir, ci-dessus, pp. 111-112.

(2) Voir, ci-dessus, p. 112.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 127-128.

basé sur le fait que les naufragés sont soustraits aux forces ennemies dans la mer territoriale neutre, car il est aussi préconisé pour la haute mer, où les belligérants ne peuvent pas exercer de contrôle sur les navires de guerre neutres. D'autre part, si l'on soutient ce principe, la solution de la liberté fondée sur le seul fait d'être soustrait aux forces ennemies dans la mer territoriale neutre peut être justifiée tant que les naufragés s'y trouvent, mais comment expliquer la solution de la liberté pour les naufragés débarqués en pays neutre ?

A défaut d'autres thèses puisées dans la doctrine, nous en envisagerons deux, l'une considérant la liberté comme un droit du belligérant, et l'autre comme une faveur accordée par le neutre :

On pourrait dire en premier lieu que le neutre n'a pas plus que le belligérant le droit de recueillir dans sa mer territoriale des militaires ennemis, car ceux-ci peuvent y entrer et en sortir sans se soumettre au pouvoir du belligérant, ni à celui du neutre intéressé. S'il les recueille, il viole sa neutralité. Les naufragés illicitement recueillis doivent alors être relâchés en pays neutre.

Une telle argumentation paraît assez rigide. Mis à part le point que l'Etat neutre peut exercer ses droits discrétionnaires dans sa mer territoriale, sans même poser la condition que le naufragé consente à son sauvetage, il faut relever que si le naufragé est libre tant qu'il se trouve dans la mer territoriale neutre, cela n'implique pas qu'il doive conserver sa liberté après son débarquement.

En second lieu, on pourrait faire valoir que la liberté est une faveur accordée aux naufragés par l'Etat neutre qui exerce son droit discrétionnaire dans sa mer territoriale.

Mais la question se pose de savoir si l'Etat neutre peut exercer ce droit de souveraineté sans violer au moins sa neutralité relative.

Il résulte implicitement des pratiques des pays neutres, de l'article 2 de la XIII^e Convention de La Haye, et des solutions doctrinales que la liberté peut être justifiée par la tolérance de l'Etat neutre à l'égard de certains naufragés, tolérance compatible avec la conception de la neutralité relative.

En effet, cette thèse rejoint d'abord celle qui est généralement soutenue pour tous les navires privés, à savoir que ces militaires ayant quitté leur navire de guerre, ne peuvent plus utiliser le pays neutre comme base d'opérations de guerre. Comme nous le verrons plus loin (1), cette thèse qui se dégage d'une ancienne règle générale du droit de la neutralité, n'est pas compatible avec la conception de l'internement admise dans la Convention « maritime », mais elle paraît raisonnable dans une certaine mesure, car les naufragés recueillis ne pourraient pas, du moins pour quelque temps, participer à de nouvelles opérations ; par conséquent, l'Etat neutre resterait dans le cadre de sa neutralité relative et ne serait pas tenu d'interner ces naufragés.

(1) Voir, ci-dessous, pp. 141-142.

L'argumentation basée sur la tolérance semble s'imposer également dans le cadre de l'article 2 de la XIII^e Convention de La Haye, que nous mentionnons à titre d'exemple. Cet article limite implicitement la liberté des militaires illicitement capturés pendant leur séjour dans la mer territoriale neutre. Mais comment expliquer la liberté des naufragés capturés qui sont ensuite volontairement débarqués ou récupérés par les autorités neutres ? Mis à part le fait que leur navire a été coulé par l'adversaire ou s'est échoué sur la côte neutre et qu'ils ne peuvent plus l'utiliser pour rentrer dans leur pays, on ne trouve pas d'autres raisons valables que la réparation du tort causé aux naufragés par leur adversaire.

La même considération vaut également pour les naufragés gagnant le pays neutre par leurs propres moyens. A la différence du précédent cas, c'est une cause naturelle qui porte préjudice aux naufragés.

Enfin, on pourrait libérer, à plus forte raison, les naufragés dont le navire a coulé à la suite d'une attaque de l'ennemi et qui, ayant perdu leur moyen de transport à cause d'un acte illicite de leur ennemi ne peuvent l'utiliser pour rentrer dans leur pays. Il y a de bonnes raisons dans ce cas pour que le neutre totère le séjour de ces victimes et leur départ le jour où il sera réalisable.

Relevons finalement que le défaut de moyen de transport invoqué dans ce cas pourrait l'être aussi plus ou moins valablement dans les cas précédents.

Cependant, aucune de ces thèses ne correspondrait à notre cas, et aucun de leurs arguments ne justifierait directement la situation des naufragés recueillis par des navires d'un Etat neutre dans sa mer territoriale, puis débarqués dans un de ses ports.

Envisageons d'abord la première thèse qui se dégage de l'ancienne règle générale du droit de la neutralité. Cette règle s'occupe d'une manière générale des naufragés recueillis dans n'importe quel domaine sans tenir compte du caractère belligérant ou neutre du navire et sans s'intéresser d'une manière particulière aux naufragés recueillis et débarqués par des navires de commerce. L'argumentation de cette thèse n'est d'ailleurs pas satisfaisante en elle-même (1).

Quant aux naufragés recueillis à la suite d'une capture ou d'une attaque de l'adversaire, bien que l'argumentation soit justifiée pour ces cas (2), elle ne saurait expliquer la situation des naufragés recueillis par des navires de guerre ou privés du pays neutre littoral, car, comme nous l'avons remarqué à propos de la première thèse, il n'y a pas d'illégalité dans le sauvetage par ces navires (3).

Quant aux naufragés gagnant la côte neutre par leurs propres moyens, leur cas serait plus facilement assimilé que les autres à celui des naufragés recueillis par des navires du pays littoral, mais l'argu-

(1) Voir, ci-dessous, pp. 141-142.

(2) Voir également, ci-dessus, les circonstances particulières, pp. 111-112.

(3) Voir, ci-dessus, p. 131.

mentation basée sur le défaut de moyen de transport ne vaudrait ni pour l'une ni pour l'autre de ces thèses.

Pour notre part, nous justifierons la liberté des naufragés recueillis par des navires de guerre ou privés de l'Etat neutre littoral par le régime juridique de la mer territoriale et non par celui de ces navires, même si ces deux régimes sont en fait conciliables, comme nous le verrons plus bas.

En effet, en ce qui concerne le régime juridique de la mer territoriale, il faut rappeler (1) que l'Etat neutre exerce sa souveraineté de façon discrétionnaire sur son propre territoire et que sur sa mer territoriale elle n'est restreinte que par le droit de passage inoffensif. Mais cette restriction ne joue aucun rôle sur les autres droits du neutre qui s'étendent jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale. Celle-ci est ainsi considérée comme un prolongement du territoire terrestre. Le débarquement dans un port neutre de naufragés, isolés ou en groupe, mais déjà abandonnés par leur navire de guerre, est donc plus apparent que réel, parce qu'ils étaient déjà libres sur le territoire maritime et continuent de l'être sur le territoire terrestre.

La tolérance de l'Etat neutre que nous avons également soutenue n'est donc pas sans fondement juridique ; elle résulte à la fois du droit de passage inoffensif du naufragé et du droit de souveraineté de l'Etat neutre, qui peut les concilier dans le sens de la liberté du naufragé.

Cette conciliation nous conduit à signaler que le critère du fonctionnement du navire de guerre sous l'autorité militaire, qui justifie l'internement des naufragés recueillis en haute mer, est lui aussi en harmonie avec le critère du caractère juridique de la mer territoriale neutre, qui justifie la liberté des naufragés recueillis dans ce domaine.

En effet, en raison de la nature de la mer territoriale le navire de guerre neutre perd en quelque sorte son caractère militaire quand il pénètre dans son propre domaine neutre, car il n'y est plus obligé d'agir selon les strictes exigences de la neutralité valable pour la haute mer. Il n'y aurait donc pas de différence à faire entre les cas où les militaires arrivent à la côte par leurs propres moyens, par un navire de commerce ou de guerre neutre, car tous ces moyens de transport ne constituent dans la mer territoriale neutre qu'une partie du pont reliant la ligne extérieure de cette mer à la côte neutre.

b²) Si des naufragés sont recueillis dans la mer territoriale d'un Etat neutre par un navire de guerre de cet Etat et ensuite débarqués dans le port d'un autre Etat neutre, ils doivent être internés, la situation étant assimilée à celle du sauvetage en haute mer.

b³) Si des naufragés sont recueillis dans la mer territoriale d'un Etat neutre par un navire de guerre d'un autre Etat neutre, il y a lieu de distinguer deux cas :

a) Si ces naufragés sont débarqués dans le port de l'Etat littoral, ils doivent être libérés, et au cas où ils seraient emmenés dans le pays

(1) Voir, ci-dessus, pp. 6-8.

neutre dont relève le navire de guerre, ils devraient être également libérés ou restitués au premier Etat neutre. Nous assimilons donc ce cas, avec toutes ses conséquences, au cas des naufragés recueillis dans leur mer territoriale par un navire de guerre neutre (1).

β) En revanche, si ces naufragés sont débarqués dans le port d'un troisième Etat neutre, l'internement devrait s'imposer, la situation étant assimilée à celle du sauvetage en haute mer.

b⁴) Au cas où l'aéronef et son équipage seraient recueillis dans la mer territoriale neutre par un navire de guerre neutre, l'internement s'imposerait s'ils sont débarqués dans le port de l'Etat neutre littoral, car la neutralité de cet Etat a été violée par l'aéronef militaire.

L'internement s'imposerait également en cas de débarquement dans le port d'un autre Etat neutre, la situation étant assimilée à celle du sauvetage en haute mer.

b⁵) Si les naufragés d'un navire de guerre illicitement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre sont recueillis par un navire de guerre neutre et débarqués dans le port de l'Etat intéressé, la situation peut être examinée séparément suivant qu'il s'agit de nationaux ou de prisonniers de guerre.

a) Comme nous l'avons indiqué sous lettre b¹, le fait d'être recueilli dans la mer territoriale neutre constitue une raison suffisante pour être mis en liberté. A plus forte raison, en est-il ainsi quand le débarquement est causé par un acte illicite de l'adversaire des naufragés nationaux.

β) Quant à ceux qui étaient prisonniers de guerre avant le naufrage, on peut penser que leur situation paraît assez différente de celle, déjà prévue, des prisonniers se trouvant sur les embarcations du navire de guerre helligérant illicitement attaqué et coulé (2). Les premiers ont en effet échappé au pouvoir de leur adversaire et ne sont plus prisonniers. Ils devraient ainsi profiter du régime de la mer territoriale neutre ou du moins du statut des prisonniers de guerre évadés. Ces « gens qui ont reconquis leur liberté contre la volonté de l'autorité, ne doivent pas être internés s'ils viennent sur territoire neutre » (3).

Cependant, ces arguments ont une valeur plus apparente que réelle. En effet, le fait d'être dans la mer territoriale et celui d'échapper au pouvoir du capteur est le résultat d'un acte strictement interdit par le droit international, qui ne saurait créer un effet juridique en faveur de ces naufragés. S'ils ne doivent pas être rendus à leur adversaire, ils ne doivent pas non plus être livrés à leur pays. Ils seront donc internés dans le pays neutre.

b⁶) Si l'aéronef est attaqué et tombé dans la mer territoriale neutre, son équipage et les militaires nationaux ou ennemis se trouvant à bord devront être internés en raison de l'entrée illicite de l'aéronef militaire dans la juridiction neutre.

(1) Voir, ci-dessus, p. 130.

(2) Voir, ci-dessus, p. 114.

(3) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 730.

C) Pratique des États

1) LA HAUTE MER

Les pratiques suivies au cours de la Première Guerre mondiale fournirent des solutions justes et conformes au sens de l'article 13 de la Convention de 1907.

Ainsi, en 1915, le Gouvernement des Pays-Bas interna l'aviateur anglais Murray sauvé par un torpilleur hollandais (1) ; il agit de même, en 1916, envers l'équipage du sous-marin britannique « E-17 », recueilli en pleine mer par le navire de guerre hollandais « Noord-Brabant » (2).

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

En ce qui concerne les naufragés recueillis dans la mer territoriale de leur adversaire, un cas se produisit, en 1894, dans la guerre sino-japonaise : le navire de guerre français « Lion » livra à un port de la Corée, alliée du Japon, des soldats chinois provenant d'un navire de transport coulé par les Japonais dans les eaux territoriales de la Corée (3).

Mais dans les mêmes circonstances la solution alla au contraire dans le sens de la liberté, quand le navire de guerre allemand « Iltis » débarqua dans un port chinois d'autres naufragés du même navire de transport qui avaient été trouvés sains et saufs sur des îles du voisinage appartenant à la Corée (4).

b) *La mer territoriale neutre.*

1° Signalons d'abord un cas pratique qui fut réglé dans le cadre d'une convention particulière (5).

Dans la guerre russo-japonaise de 1904, les marins naufragés des navires russes « Variag » et « Koreïetz », détruits par la flotte du

(1) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 448.

(2) G.H. HACKWORTH, *Digest of International Law*, vol. VII, pp. 578-579.

(3) KLEEN, *Lois et usages de la neutralité*, t. II, p. 33, note 1, est d'avis que « l'acte humanitaire du *Lion* envers ces naufragés trouvés en danger de mort se fit d'après toutes les règles ».

(4) KLEEN, *ibid.*, déclare que l'acte humanitaire « accompli par l'*Iltis* transportant des soldats belligérants non en péril de la vie, du territoire de leur ennemi à celui de leur souverain, où ils pouvaient reprendre les armes, a été, avec raison semble-t-il, qualifié de contraire à la neutralité... ».

(5) Voir, ci-dessus, p. 123.

Japon devant Chemulpo, dans les eaux territoriales de la Corée (1), furent recueillis par le croiseur anglais « Talbot », le croiseur français « Pascal » et le croiseur italien « Elba ».

« ...après des négociations avec les commandants neutres, il fut convenu que les équipages sauvés seraient emmenés par eux et rendus à des navires russes en dehors du champ des hostilités, qu'ils pourraient être reconduits en Russie à condition de prendre l'engagement de ne plus participer à la guerre actuelle. » (2)

2° Les neutres appliquent généralement la règle de la liberté aux marins naufragés recueillis dans la mer territoriale neutre.

Ainsi, la Loi italienne sur la neutralité de 1938 décide dans son article 27 que « le personnel d'un navire de guerre belligérant sinistré en mer, sauvé hors des eaux territoriales de l'Etat par un navire de guerre italien ou de tout autre Etat neutre, serait interné » (3). On peut en déduire que le personnel sauvé dans les eaux territoriales est libre.

Le Gouvernement suédois adopta la même solution dans les circonstances suivantes :

En novembre 1916, l'équipage de prise d'un sous-marin allemand, mis à bord du navire suédois « Runhild » qui avait été coulé par la suite en heurtant une mine, fut recueilli par un torpilleur suédois et débarqué en Suède. Le Gouvernement suédois, se fondant sur l'article 13 de la Convention de La Haye de 1907, interna d'abord cet équipage, mais sur la protestation de l'Allemagne, il le libéra en juillet 1917, en prétendant que cet article n'était applicable que si le sauvetage avait été effectué en haute mer (4).

3° Signalons enfin le cas de naufragés d'un navire illicitement attaqué et coulé dans une mer territoriale neutre, qui a été résolu contrairement à la règle admise généralement par la doctrine.

En août 1915, un sous-marin anglais échoua dans les eaux territoriales danoises, et il lui fut notifié qu'il devrait être renfloué dans les vingt-quatre heures pour éviter la séquestration. Cependant, avant l'expiration de ce délai, il fut attaqué et coulé par un destroyer allemand. Les survivants furent sauvés et débarqués au Danemark par un navire de guerre danois et le Gouvernement danois soutint qu'ils devaient être internés (5).

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 661, déclare également à propos de la situation de la Corée : « ...on doit toutefois remarquer que la Corée, quoique ayant proclamé sa neutralité, était dans une situation un peu spéciale, la guerre entre la Russie et le Japon ayant eu la Corée pour cause et pour objet ».

(2) *Ibid.*, p. 508.

(3) R. GENÈT, *Précis de droit maritime pour le temps de guerre*, t. II, p. 181 ; voir également l'art. 27, « Legge di neutralità », *Riv. D.I.*, 1938, p. 325.

(4) OPPENHEIM, *op. cit.*, vol. II, pp. 733-734, note 2.

(5) *Ibid.*, p. 736, note 2.

CHAPITRE II

LES NAVIRES DE COMMERCE

§ 1. - Les navires de commerce des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A) Généralités

La plus grande partie de l'assistance maritime incombe aux navires de guerre et aux navires-hôpitaux des belligérants et des neutres. Il est cependant des circonstances où leur service fait défaut ou ne suffit pas. La question se pose ainsi de savoir si des navires privés peuvent intervenir à titre auxiliaire ?

La Convention de 1899 n'autorisait pas expressément les navires de commerce des belligérants à accomplir ce service humanitaire. Mais, comme l'avait remarqué Renault dans son Rapport général, le bâtiment de commerce d'un belligérant portant des blessés ou des malades est sous l'empire du droit commun et exposé à la prise (1). Cela signifie que la Convention n'interdisait pas à ces navires de porter du secours occasionnellement aux victimes de la guerre rencontrées par hasard ou sur l'appel d'un belligérant.

En revanche, en 1907, la X^e Convention admit à son article 12, et de même, en 1949, la Convention « maritime » à son article 14, que des blessés, malades ou naufragés pourraient être recueillis et transportés par des navires de commerce des belligérants, étant entendu que ces navires sont soumis à la visite.

(1) Actes de 1899, partie I, p. 26.

Les relations commerciales de ces navires avec les ports neutres et certaines circonstances particulières peuvent amener ici aussi le débarquement des victimes dans un port neutre. Cela n'est pas formellement prévu par la Convention « maritime », mais peut-on y trouver une réglementation implicite ?

D'abord en ce qui concerne les ennemis recueillis, la réponse dépend évidemment de ce qu'on doit entendre par le fait de tomber au pouvoir de l'adversaire aux termes de l'article 16 de la Convention « maritime ». Si elle est tranchée dans le sens que les navires de commerce des belligérants ne peuvent pas accomplir des actes d'hostilité et que les militaires ennemis pris à leur bord ne tombent pas au pouvoir du belligérant, il faudrait chercher la possibilité de leur débarquement, comme celui des nationaux, dans les termes généraux de l'article 17 de la Convention « maritime ». En tout cas, cet article ne présenterait pas de difficultés pour ces navires en ce qui concerne le consentement de l'autorité du navire et celui de l'autorité neutre (1).

B) Historique

Le Rapport général de 1907 n'ayant parlé que des navires de commerce des neutres, il est difficile de considérer qu'il visait aussi ceux des belligérants (2).

L'article 5 du Projet de 1947 ne cite pas non plus ces navires. Cependant, le commentaire du premier alinéa de l'article 5 relève que les navires de commerce et autres embarcations des belligérants devraient être assimilés aux navires de guerre belligérants, tous étant sujets à capture. Par conséquent, les militaires blessés, malades ou naufragés qu'ils débarqueront devront être internés (3).

Le C.I.C.R. conserva le même texte à l'article 15 de son Projet de mai 1948 destiné à la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge (4).

Mais, dans son Rapport joint à ce Projet en août 1948, le C.I.C.R. attira l'attention sur les lacunes concernant les navires-hôpitaux et les navires de commerce des belligérants. Sans se prononcer sur la solution à adopter, il fit néanmoins la remarque suivante :

(1) A. ROLIN, *Le droit moderne de la guerre*, t. III, p. 249.

(2) Cependant, FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 151, prétendent qu'il s'agit dans le Rapport général d'un « navire privé non hospitalier, belligérant ou neutre ».

(3) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre, p. 82.

(4) C.I.C.R., XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, établis par le Comité international de la Croix-Rouge avec le concours d'experts des Gouvernements, des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et d'autres associations humanitaires (n° 4), p. 40.

« ...d'après la pratique des dernières guerres, les blessés et naufragés transportés par un navire de commerce des belligérants dans un port neutre furent internés. » (1)

Telle fut la solution adoptée par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge au premier alinéa de l'article 15 (2).

A la Conférence diplomatique de Genève de 1949, la délégation du Royaume-Uni fut la seule à préconiser la liberté pour les victimes ainsi débarquées (3).

Trois délégations proposèrent des solutions divergentes en ce qui concerne les navires de commerce des belligérants et des neutres :

1° La première solution, soutenue par la délégation de la Suède, avait pour effet de changer entièrement la doctrine adoptée en 1947.

L'amendement déposé par cette délégation visait d'une part à supprimer, au premier alinéa de l'article 15, les mots « navires de commerce », et, d'autre part, à supprimer dans le troisième alinéa les mots « et neutres » (4).

Les victimes débarquées par des navires de commerce des belligérants ou des neutres seraient donc libres selon cet amendement.

Cependant, la délégation de la Suède retira ultérieurement sa proposition et elle se rallia à la majorité du Groupe de Travail, étant entendu que chaque Etat contractant pouvait garder une entière liberté d'interprétation (5).

2° La deuxième solution, soutenue par la délégation du Portugal, était en faveur du maintien du texte de Stockholm (6), ce qui impliquait donc l'internement des victimes débarquées par des navires de commerce des belligérants et la liberté pour les victimes débarquées par des navires de commerce des neutres.

3° Enfin, la solution la plus générale de l'internement fut soutenue par la délégation des U.S.A. qui proposa la suppression des mots « navires de commerce des belligérants » dans le premier alinéa de l'article 15 (7).

(1) C.I.C.R., XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Addenda, Rapport du Comité international de la Croix-Rouge (Sous-point III de l'ordre du jour de la Commission juridique) (n° 4 bis), p. 7.

(2) C.I.C.R., Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Textes approuvés et amendés par la XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, p. 36.

(3) Actes de 1949, t. II - A, p. 103.

(4) *Ibid.*, p. 59.

(5) *Ibid.*, p. 101.

(6) *Ibid.*, p. 102.

(7) *Ibid.*, p. 60 ; le texte de cet alinéa a été reproduit ci-dessus, p. 78.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

1) INTERNEMENT

a) *Thèse fondée sur le statut des militaires.*

En l'absence de thèses préconisant spécialement l'internement des victimes débarquées par des navires de commerce des belligérants, on pourrait citer ici la thèse générale selon laquelle le critère de l'internement ou de la liberté des victimes devrait être leur statut personnel et non celui des navires qui les débarquent ; par conséquent, aucune distinction ne devrait être établie selon la nature des bateaux (1).

b) *Thèse fondée sur l'appartenance du navire à un belligérant.*

Encore plus limitée que la précédente, cette thèse est basée sur le fait qu'en suivant sa route normale un tel navire exposera tôt ou tard les victimes ennemies à la capture. Il faudrait donc faire ici une distinction entre les navires de commerce des neutres et ceux des belligérants.

A la Conférence de 1949, la délégation du Royaume-Uni fit allusion à ce point de vue adopté en 1947 :

« On peut estimer, peut-être, que la situation n'est pas la même lorsqu'un bateau marchand belligérant conduit des prisonniers dans un port neutre, ou lorsqu'un bateau marchand neutre recueille des survivants pour les mener dans un port neutre. » (2)

On remarquera que cette thèse ne concerne que les ennemis et non les nationaux.

D'ailleurs, la question est controversée de savoir si les militaires ennemis se trouvant à bord d'un navire de commerce belligérant sont des prisonniers de guerre ou dans une situation neutre (3). Cependant, même s'ils ne sont pas considérés comme déjà tombés au pouvoir de l'adversaire, il est clair qu'ils sont normalement exposés à le devenir.

(1) Cette thèse avait trouvé des partisans à la Conférence d'experts gouvernementaux de 1947 et à la Conférence diplomatique de Genève de 1949. Voir, ci-dessus, pp. 76, 79 et 80.

(2) Actes de 1949, t. II - A, p. 103.

(3) Voir, ci-dessous, pp. 159-160.

2) LIBERTÉ

Les thèses exposées ici sont généralement fondées sur la qualité privée du navire et elles s'appliquent aux navires de commerce belligérants et neutres.

Pictet en donne la description générale :

« Les navires de commerce belligérants et neutres sont plus proches du fait de leur commune appartenance à la marine marchande qu'ils ne sont éloignés par leur qualité belligérante ou neutre ; ce ne sont pas des navires de guerre. » (1)

En 1949, la délégation du Royaume-Uni inclina pour cette thèse :

« Un navire de commerce belligérant est en fait un navire de commerce privé. » (2)

Mais elle ne la soutint pas jusqu'au bout, car elle se rallia au texte proposé par le Groupe de Travail (3).

Examinons maintenant de plus près ces thèses :

a) Thèse fondée sur la non-utilisation du pays neutre comme base d'opérations de guerre.

Gihl, délégué suédois à la Conférence de 1949, déclara :

« ...si les blessés, malades ou naufragés sont débarqués en pays neutre par un navire de commerce belligérant ou neutre, ils devraient être laissés en liberté. Selon une règle générale du droit de la neutralité, les équipages naufragés de navires de guerre belligérants ne sont pas internés s'ils arrivent en territoire neutre, puisque, privés de leur navire, ils ne pourraient utiliser ce territoire comme base d'opérations de guerre. » (4)

A notre sens, cette règle est surannée pour deux raisons :

En premier lieu, elle suppose que les militaires ne peuvent accomplir des actes d'hostilité qu'à partir d'un navire de guerre. Pourtant, l'article 5 de la XIII^e Convention de La Haye de 1907, après avoir posé le principe général qu'« il est interdit aux belligérants de faire des ports et des eaux neutres la base d'opérations navales contre leurs adversaires... », ajoute « ...notamment d'y installer des stations radiotélégraphiques ou tout appareil destiné à servir comme moyen de communication avec des forces belligérantes sur terre ou sur mer ». Or, de telles stations ou appareils pourraient être installés ailleurs que sur un navire de guerre.

D'autre part, la doctrine attribue également à la notion de base d'opérations de guerre un sens assez large. Le célèbre théoricien de la stratégie militaire Jomini (1779-1869) en avait déjà donné une définition complète :

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 126.

(2) Actes de 1949, t. II - A, p. 103.

(3) *Id.*

(4) *Ibid.*, p. 59.

« Le lieu d'où une armée ou une force navale tire ses ressources et ses renforts, d'où elle organise une expédition offensive et où elle trouve au besoin refuge. » (1)

L'argumentation n'a donc pas de valeur.

En second lieu, ladite règle essaie de justifier le principe de la liberté d'un point de vue assez étroit, car elle ne vise que les actes d'hostilité consistant à utiliser le territoire neutre comme base d'opérations, alors que des actes d'hostilité pourraient aussi être accomplis après avoir quitté le territoire neutre.

Une fois guéris et libres, non seulement les blessés, malades et naufragés débarqués par des navires de commerce belligérants et neutres, mais aussi ceux qui sont débarqués par des navires de guerre belligérants et neutres pourraient partir par n'importe quel autre moyen que le navire de guerre belligérant pour reprendre les armes (2). Or, nous constatons dans les Conventions de Genève que l'internement des blessés, malades ou naufragés a pour but de les empêcher de participer aux hostilités non seulement en pays neutre et tant qu'ils y resteront, mais partout et jusqu'à la fin des hostilités.

b) Thèse fondée sur le droit de visite et de reprise.

Selon une règle valable pour tous les navires de commerce, ceux-ci sont soumis au droit de visite et de reprise. Le critère de la liberté résiderait alors dans le fait qu'un navire de guerre belligérant peut y capturer les militaires ennemis et y reprendre les militaires nationaux.

A la Conférence de 1949, Gihl en déduisit la conséquence suivante :

« ...un vaisseau de guerre neutre jouit d'immunité et les naufragés belligérants qu'il aurait recueillis ne peuvent lui être enlevés par un vaisseau ennemi. En compensation, l'Etat neutre doit interner ces naufragés. Il en va autrement des navires de commerce, auxquels on peut soustraire les blessés, malades ou naufragés qu'ils ont à bord. L'Etat neutre n'a donc aucune raison d'interner les naufragés débarqués dans ses ports par ces navires. » (3)

Si séduisante qu'elle paraisse, cette thèse tombe, à notre avis, dans l'erreur de rattacher la liberté à l'exercice exceptionnel, futur et incertain du droit de visite et de reprise au lieu de justifier cette liberté par la situation effective et actuelle où se trouvent le navire ou l'aéronef et les victimes de la guerre elles-mêmes.

D'ailleurs, au cas où la liberté serait justifiée, comme Gihl l'a fait plus haut, par l'idée abstraite que le belligérant peut exercer en tout

(1) Ch. ROUSSEAU, *Droit international public*, p. 687.

(2) Ainsi, la Déclaration de neutralité de la République d'Haïti à l'occasion de la guerre hispano-américaine du 25 avril - 9 mai 1899, stipulait que les blessés, une fois rétablis, ne pourraient plus s'embarquer sur les bateaux de guerre de leur nation, mais pourraient quitter le pays à bord de bateaux marchands neutres, *R.G.D.I.P.*, t. V, 1898, Documents, p. 27.

(3) Actes de 1949, t. II - A, pp. 59-80.

temps le droit de visite et de reprise ou au cas où elle paraîtrait justifiée par la raison concrète que ce belligérant a eu même l'occasion d'exercer effectivement le droit en question, mais qu'il n'en a pas profité, pourrait-on arriver à un critère juridiquement bien établi ? La réponse serait négative dans l'un ou l'autre cas. Expliquons-nous mieux avec un autre exemple concernant le cas où ce droit est exercé :

Considérées comme des moyens permettant aux belligérants de contrôler certains navires non combattants et de se faire remettre les militaires nationaux et ennemis qui s'y trouvent, la visite et la reprise ont sur ces militaires le même effet immédiat que la saisie d'un navire de guerre ennemi sur les militaires qu'il a à bord. Or, ces derniers tombent automatiquement, selon le droit international de la neutralité sous le coup de l'internement, lorsqu'ils sont débarqués en pays neutre (1).

Il faudrait donc chercher ailleurs le critère pour l'internement ou la liberté.

3) SOLUTIONS MIXTES

a) *Thèse fondée sur le caractère occasionnel ou régulier du service.*

Elle est attribuée au Rapport général de 1907 par Fauchille et Politis qui, cependant, ne la soutiennent pas (2). D'après eux, l'article 15 ne serait pas applicable, selon ce Rapport, au cas où « des blessés, des malades et des naufragés ont été recueillis occasionnellement par un navire privé non hospitalier, belligérant ou neutre » (3).

Remarquons cependant que le Rapport parle expressément de « bâtiment de commerce neutre » tandis que le bâtiment de commerce belligérant n'y est pas mentionné.

b) *Thèse fondée sur l'appartenance des militaires aux forces nationales ou ennemies.*

Après avoir présenté les thèses de l'internement et de la liberté exposées pour le cas du navire-hôpital et celui du navire de commerce des belligérants, Pictet préconise une nouvelle solution commune aux deux navires en question. Il déclare qu'aucune des deux théories opposées ne satisfait pleinement ni la logique, ni le droit, ni l'humanité et que cela résulte du fait qu'on a recherché une solution qui s'applique, sans distinction, aux victimes de la guerre se trouvant à bord de ces navires (4), puis il ajoute :

« Dans toute étude de ce genre, on doit partir de notions fondamentales. Les Conventions de Genève, on le sait, résultent d'un juste équilibre entre

(1) Comparer également la situation avec celle que nous avons envisagée pour les navires de guerre neutres, ci-dessus, p. 128.

(2) Voir, ci-dessous, leur critique, ainsi que la nôtre, pp. 161-162.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 151.

(4) PICTET, *op. cit.*, pp. 126-127.

les exigences militaires et celles de l'humanité. C'est donc l'intérêt des victimes, celui des Etats neutres et des Etats belligérants, enfin les principes généraux du droit, qu'il faut prendre en considération. » (1)

1° En ce qui concerne la question de l'avantage des intéressés, Pictet examine d'abord les intérêts des victimes :

« L'intérêt des blessés, malades ou naufragés est difficile, voire impossible à apprécier, sinon celui d'être bien soignés, ce qui sera le cas, qu'ils soient internés ou non. Tout d'abord, leur intérêt variera selon les aléas de la guerre. A bord d'un navire de leur nationalité, les blessés conserveront leur liberté si le bateau regagne sans encombre sa patrie, mais ils connaîtront la captivité de guerre si le bâtiment est arraisonné par l'adversaire et si celui-ci exerce son droit de reprise. A bord d'un navire ennemi, au contraire, ils vont vers la captivité si le bâtiment poursuit librement sa route, mais vers la délivrance si les forces de leurs pays interviennent. Ainsi le débarquement en pays neutre apparaîtra comme un avantage ou un inconvénient en fonction d'événements militaires futurs et incertains. » (2)

Pictet en déduit que l'intérêt des blessés ne pourrait être déterminé avec certitude (3).

En revanche, ce sont l'intérêt du pays neutre et celui du belligérant qui jouent un rôle, d'après lui, pour fixer la solution prévoyant l'internement des nationaux et la liberté des ennemis.

En effet, Pictet déclare en ce qui concerne l'intérêt de l'Etat neutre :

« Celui-ci n'a aucun avantage à voir augmenter le nombre des individus à interner, vu la charge que cela représente pour lui et le caractère incertain de sa couverture matérielle. Il doit, d'un autre côté, observer les règles de la neutralité, qui lui prescrivent de ne pas favoriser les opérations de guerre d'un belligérant au détriment de l'autre. » (4)

Quant à l'intérêt des Etats belligérants, il remarque :

« Si un navire-hôpital ou un bateau marchand d'un belligérant a, à son bord, des blessés, des malades ou des naufragés de sa nationalité et que ceux-ci dussent être libres après leur débarquement dans un pays neutre, il aura un intérêt considérable, nous dirons même exorbitant à s'en débarrasser : il libérera son bâtiment, éludera le droit de capture par l'adversaire, s'évitera un voyage plus long, avec la certitude de récupérer ses combattants une fois guéris. En se prêtant à cette entreprise, le pays neutre favorisera d'une manière exagérée ce belligérant. Nous en déduisons donc que les blessés et naufragés nationaux devraient être internés. Nul risque alors que le belligérant n'abuse de la faculté de débarquer ses hospitalisés et de dépasser les possibilités d'accueil du pays neutre.

Si, au contraire, le navire-hôpital détient à bord des adversaires et que ceux-ci dussent être internés, là encore, il aura un avantage excessif à toujours s'en débarrasser : comme dans le cas précédent, il dégagera ses logements, éludera le droit de reprise, s'évitera un voyage, étant par ailleurs certain

(1) *Ibid.*, p. 127.

(2) *Id.*

(3) *Ibid.*, p. 128.

(4) *Id.*

que ses ennemis seront maintenus hors de la lutte, tout comme si le belligérant les gardait lui-même dans ses camps de prisonniers. En se faisant géôlier à sa place et pour son compte, le neutre lui rendra un service insigne. Nous conclurons donc que les blessés et naufragés ennemis doivent demeurer libres. Cela fera aussi que le belligérant ne sera plus enclin à submerger les pays neutres de ses captifs. » (1)

2° Pictet passe ensuite aux motifs déterminant l'attitude des belligérants :

« Si elle (la solution proposée) ne favorise pas outre mesure les belligérants, n'oublions pas que l'acte du débarquement dans un port neutre dépendra presque toujours ici du libre arbitre de la Partie au conflit dont le bateau relève. Celle-ci ne le fera donc que pour des motifs humanitaires sérieux et non plus simplement pour maintenir, à bon compte, ses effectifs combattants et diminuer ceux de son adversaire. » (2)

3° Puis, quant aux motifs déterminant l'attitude des neutres, il déclare :

« De plus, il ne serait ni juste ni indiqué d'obliger les Etats neutres à toujours interner les victimes de la guerre. Si telle était la règle, ils seraient tentés de refuser le débarquement des blessés et naufragés, et l'humanité n'y trouverait pas son compte. » (3)

4° Enfin, Pictet signale que sa solution est conforme aux principes qui régissent le séjour de belligérants en pays neutre :

« ...les combattants qui, fuyant le combat, viennent volontairement en pays neutre sont internés ; ceux qui y sont amenés comme prisonniers de guerre ou qui l'ont gagné à la suite d'évasion, échappent à la captivité. » (4)

Telle est la nouvelle thèse intéressante de Pictet, dont nous avons cité les passages principaux sous quatre points afin de clarifier l'exposé et la critique que nous nous proposons d'en faire maintenant :

ad. 1°. Examinons d'abord les différents intérêts en présence :

Si Pictet estime que l'on ne peut pas tenir compte de l'intérêt des victimes parce qu'il est trop variable, il semble qu'on pourrait en dire autant de l'intérêt des belligérants, car il variera aussi suivant que les droits de visite et de capture seront ou ne seront pas exercés à leur égard par l'ennemi.

Nous admettons d'ailleurs que l'intérêt subjectif des victimes ne constitue pas la base juridique de l'internement, mais nous estimons néanmoins qu'il doit être pris en considération quand il s'agit d'appliquer le principe du traitement paritaire qui nous paraît être dans l'intérêt des belligérants.

Quant à l'intérêt du pays neutre à ne pas voir augmenter le nombre des individus à interner, il ne constitue pas non plus, à notre avis, la base juridique de l'internement ou de la liberté. Cet intérêt serait

(1) *Id.*

(2) *Ibid.* p. 129.

(3) *Id.*

(4) *Id.*

sans doute réalisé partiellement si les ennemis étaient libres et complètement si les nationaux étaient eux aussi libérés, mais dans ce cas il ne serait même plus question d'interner qui que ce soit.

Nous renvoyons au chiffre 4°, en ce qui concerne l'observation des règles de la neutralité, qui prescrivent à l'Etat neutre de ne pas favoriser les opérations de guerre d'un belligérant au détriment de l'autre.

Quant à l'intérêt des Etats belligérants, nous sommes d'accord avec Pictet qu'il y aurait un double avantage en faveur du belligérant si ses nationaux sont libres et ses ennemis internés, mais nous nous contenterons de signaler brièvement ici (1) qu'il y aurait également un double désavantage au détriment du même belligérant si ses nationaux sont internés et ses ennemis libres et que, par conséquent, cette solution n'est pas conciliable avec le principe du traitement paritaire des belligérants.

ad. 2°. Le débarquement dépend certainement du « libre arbitre de la Partie au conflit ». Cependant, si l'on veut que les Conventions de Genève aient une valeur pratique en vue de diminuer les maux de la guerre, il faudrait assurer leur application rationnelle en évitant un zèle exagéré sur le plan humanitaire.

En effet, dans la solution proposée par Pictet les nationaux débarqués sont internés, tandis que les ennemis sont libres. Pourrait-on attendre alors du belligérant, notamment de l'autorité du navire, qu'il se comporte selon les meilleurs sentiments d'humanité en présence d'un système qui permettrait, non seulement de libérer les ennemis, mais encore de les laisser agir contre lui. La solution serait déjà plus facile à accepter si les ennemis obtenaient leur liberté à condition de ne plus prendre part aux hostilités, mais même alors ils seraient encore considérablement avantagés.

ad. 3°. A propos des inconvénients résultant pour l'Etat neutre d'un internement des personnes débarquées, il faut remarquer tout d'abord que dans la guerre maritime l'afflux des victimes sera normalement moins massif que dans la guerre terrestre, où des armées entières peuvent être amenées à se réfugier en territoire neutre.

D'autre part, les inconvénients résultant de l'obligation d'internement peuvent être diminués de différentes manières si l'on ne veut pas que l'Etat neutre soit amené à refuser le débarquement.

Celui-ci peut en effet conclure à l'avance des arrangements avec les belligérants en vue d'alléger ses charges résultant d'un internement éventuel.

Dans cet ordre d'idées, on peut citer la proposition de Pillet :

« Il suffirait de donner à l'Etat neutre la priorité en matière d'échange de prisonniers, de telle sorte qu'un échange étant conclu entre adversaires, devrait porter d'abord sur les hommes internés en pays neutre. On pourrait même donner à l'Etat neutre le droit d'obliger l'un ou l'autre des belligérants à un échange des prisonniers qu'il retient contre les internés de sa

(1) Confronter également les raisons de l'internement traitées sous chiffre 4°.

nationalité qui sont à la charge du neutre. L'adoption de quelque mesure de ce genre aurait mérité d'être prise en considération. » (1)

De même, de tels arrangements pourraient prévoir des remboursements périodiques des frais d'internement, sans attendre la fin des hostilités.

ad. 4°. Quant au dernier argument selon lequel la solution prévue pour les navires de commerce et les navires-hôpitaux des belligérants est conforme aux principes qui régissent le séjour des belligérants en pays neutre, il faut relever qu'il s'agit ici des principes traditionnels, valables pour tous les navires, auxquels Fauchille et Politis s'étaient référés pour résoudre le problème résultant de l'abandon de l'article 10 de la Convention de 1899 :

« A défaut de l'article 10, qui prescrivait l'internement de toutes les personnes recueillies, il faut avoir recours aux principes du droit commun. Or ces derniers, on l'a vu, semblent imposer au neutre l'obligation d'interner les militaires qui se réfugient chez lui volontairement et de laisser libres les prisonniers emmenés par l'ennemi. » (2)

Or, ces principes traditionnels ont été battus en brèche par l'article 15 de la Convention de 1907, lui-même identique à l'article 10 de la Convention de 1899 qui dérogea au droit commun en ce qui concerne le sort des prisonniers de guerre.

Bien qu'on ne trouve pas, dans les procès-verbaux de ces deux Conférences, des explications bien nettes sur les raisons d'une telle dérogation, nous croyons qu'elles sont principalement au nombre de deux :

La première raison ne concerne que la situation du belligérant, plus spécialement celle de l'autorité d'un navire de guerre belligérant dans un port neutre.

En effet, la situation prévue par l'article 15 n'est pas assimilable à celle d'un navire de guerre coulé dans la mer territoriale neutre à la suite d'un acte illicite, tel qu'une attaque de l'adversaire ou un acte de négligence de l'Etat neutre. A propos du débarquement forcé, nous avons estimé que les nationaux de ce navire devraient être libérés, tandis que les ennemis seraient internés (3), car l'adversaire et l'Etat neutre ont commis un acte illicite dont le navire de guerre n'est que la victime ; par conséquent, les nationaux et les ennemis garderont la situation qu'ils avaient avant le débarquement.

La situation d'un navire de guerre qui vient débarquer ses victimes dans un port neutre selon l'article 15 n'est pas non plus assimilable à celle d'un navire de guerre qui débarque ses victimes sans avoir obtenu le consentement de l'autorité locale. En pareil cas, nous avons estimé aussi que les règles du droit commun devraient être appli-

(1) A. PILLET, *Les lois actuelles de la guerre*, p. 486. Voir également d'autres propositions faites par cet auteur, *ibid.*, p. 164.

(2) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 121.

(3) Voir, ci-dessus, p. 84.

quées, c'est-à-dire que les nationaux devraient être internés et les ennemis libérés (1), car l'autorité du navire qui recourt à la force ou à la dissimulation pour procéder au débarquement commet un acte illicite dont l'autorité locale est la victime ; par conséquent, après le débarquement les nationaux doivent être désavantagés et les ennemis avantagés.

C'est entre les deux cas que nous venons de voir que l'article 15 trouve son champ d'application. Il prend en considération les intérêts communs des belligérants, en prévoyant cependant les consentements réciproques de l'autorité du navire et de l'autorité locale, car ici ni l'une ni l'autre n'a commis d'acte illicite ; par conséquent, les nationaux et les ennemis seront les uns et les autres désavantagés selon les stricts principes de la neutralité applicables aux navires de guerre belligérants.

On peut déduire donc du caractère du débarquement prévu par l'article 15 que l'autorité du navire de guerre aurait une sorte de droit d'obtenir l'internement des ennemis qu'elle a débarqués.

La seconde raison, en rapport avec la première, concerne directement la situation des victimes ennemies.

C'est parce qu'il visait avant tout l'intérêt des victimes de la guerre sans tenir compte de leur nationalité que l'article 15 a dû s'écarter de la règle du droit commun qui exigeait la liberté des ennemis.

Si donc l'internement des ennemis peut être considéré dans le cadre de la première raison comme un droit accordé au belligérant, il apparaît ici comme un devoir humanitaire dans la mesure où l'assurance que ces ennemis seront internés facilite la décision de les débarquer.

Nous estimons ainsi que les principes précités du droit commun ne valent plus pour l'asile facultatif des victimes (2), et que Fauchille et Politis n'en proposeraient pas aujourd'hui l'application pour l'interprétation de l'article 17 de la Convention « maritime ». Quelle que soit la portée de l'article 15 de la Convention de 1907, la nouvelle conception d'un traitement égal pour les nationaux et les ennemis est admise au moins pour les navires de guerre belligérants et elle devrait également s'appliquer aux autres cas d'internement s'il n'y a pas de raison importante de s'en écarter (3).

Les éléments motivant l'internement des nationaux et la liberté des ennemis selon Pictet ne constituent pas des raisons pour s'écarter du principe d'égalité admis pour les navires de guerre belligérants.

Car le premier élément visant à prévenir l'avantage envisagé par l'autorité du navire-hôpital ou du navire de commerce du pays belligérant et le second élément visant également à prévenir les incon-

(1) Voir, ci-dessus, p. 85.

(2) Voir également l'article 14/2 de la V^e Covention de La Haye de 1907, qui, dans le cas de l'asile facultatif des victimes de la guerre terrestre, s'écarte précisément des règles du droit commun, ci-dessus, p. 39.

(3) Par exemple la capture ou l'attaque illicite de l'ennemi dans la mer territoriale.

vénients de l'internement pour l'autorité locale sont aussi valables pour les navires de guerre belligérants. On peut même dire que ces avantages et inconvénients sont beaucoup plus marqués pour les navires de guerre belligérants que pour les navires de commerce belligérants, parce que les premiers ont en général beaucoup plus de victimes que les seconds. On peut dire aussi que les premiers pourraient retrouver toute leur capacité combattive en se débarrassant de personnes encombrantes, tandis qu'il n'en est pas de même pour les navires de commerce belligérants. Enfin, le nombre élevé de victimes débarquées par des navires de guerre belligérants représente pour le pays neutre une charge plus lourde s'il doit les interner.

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

Nous avons essayé de démontrer dans les pages qui précèdent que ni les intérêts propres du belligérant, ni l'intérêt humanitaire qu'il peut porter aux victimes, ni les intérêts propres du neutre ne sauraient être des éléments suffisants pour déterminer le statut juridique des militaires débarqués en pays neutre.

Pour nous, la base juridique de l'internement se trouve dans les intérêts communs des belligérants, tels qu'ils doivent être objectivement envisagés et protégés par l'Etat neutre de manière à ne pas favoriser l'un d'eux au détriment de l'autre. Cependant, les opinions divergent quant à la détermination de ces intérêts communs et par conséquent, du critère d'internement.

En fait, l'Etat neutre en libérant les militaires sous n'importe quel prétexte que ce soit, rendrait un service plus ou moins important à l'Etat belligérant dont ils sont ressortissants. Cet avantage serait supprimé par l'internement des militaires des deux camps et nous aurions ainsi un critère absolu fondé sur le statut militaire des victimes débarquées.

On peut néanmoins envisager des circonstances où ce critère n'aurait plus qu'un caractère relatif en ce sens que dans certains cas l'Etat neutre ne serait pas tenu d'interner les militaires débarqués.

En ce qui concerne les navires de guerre, nous avons adopté le critère du fonctionnement sous l'autorité militaire selon lequel l'Etat neutre devrait catégoriquement empêcher les militaires de participer de nouveau aux hostilités.

Quant aux navires de commerce belligérants, il faut tenir compte à la fois de leur appartenance à un Etat belligérant et de leur caractère non militaire. Si le premier élément facilite l'assimilation au navire de guerre belligérant, le deuxième rend possible une analogie avec le navire de commerce neutre.

Il convient donc d'examiner de plus près dans quelles circonstances le navire de commerce a accompli le service humanitaire de recueillir des victimes et de les emmener dans un port neutre.

a) Si le navire de commerce belligérant arrive dans un port neutre sous l'escorte d'un navire de guerre belligérant, les victimes de la guerre, de quelque manière qu'elles aient été reçues ou recueillies, devraient être internées en pays neutre, si elles y sont débarquées, car le fait que le navire de commerce belligérant soit dirigé jusqu'au port neutre sous l'autorité militaire du navire de guerre belligérant suffirait largement à assimiler ces victimes à celles qui seraient débarquées par ce dernier.

b) Si le navire de commerce belligérant arrive seul dans le port neutre, il faudrait examiner la façon dont ces victimes ont été reçues ou recueillies. On peut distinguer deux cas :

b¹) Le cas du service régulier peut se produire quand il y a après un combat beaucoup de victimes à sauver et à transporter. Un navire de guerre peut appeler à l'aide un navire de commerce national se trouvant à proximité pour que celui-ci, sans être transformé en navire auxiliaire au sens propre du mot (1), se mette à sa disposition et fonctionne sous son autorité pour ce travail déterminé.

Certainement, un tel navire ne pourrait pas être considéré, non plus, comme un navire de commerce au sens propre du mot quant à la détermination du sort des victimes débarquées.

Nous croyons donc que le cas du service régulier pourrait être aisément assimilé à celui du navire de commerce escorté par un navire de guerre, car dans les deux cas il s'agit d'une mission donnée par l'autorité militaire.

b²) Le cas du service occasionnel est caractérisé par son exécution fortuite sans que le navire de commerce se rende délibérément sur le théâtre des hostilités (2). Ce service, comme celui des navires de commerce neutres, peut être sollicité ou spontané.

a) Le service sollicité suppose un appel du belligérant demandant au navire de commerce de se tenir à sa disposition. Un tel appel s'adresse normalement à un navire de commerce national. Même exécuté une seule fois, le service rendu ne saurait être considéré comme accompli sous une autorité privée, car on doit supposer que le navire de guerre belligérant enjoindra au navire de commerce national d'amener les victimes dans un port déterminé. Les militaires des deux camps devraient donc être internés, comme c'est le cas pour les victimes débarquées par des navires de guerre belligérants.

Bien que rare en pratique, le service occasionnel peut aussi être sollicité d'un navire de commerce ennemi.

L'embarquement d'ennemis dans ces navires signifierait leur libération. Il n'y a donc pas de raison pour les mettre en pays neutre dans une situation plus grave.

(1) Voir, ci-dessus, p. 17.

(2) Voir, ci-dessous, pp. 161-162.

Quant aux nationaux embarqués à bord de navires de commerce ennemis, par exemple en cas de naufrage du navire de guerre, ils sont assimilables à ceux qui sont spontanément recueillis par un navire de commerce.

β) Le service spontané a un caractère uniquement privé. Il n'y a alors ni appel du belligérant ni contact avec lui. Un navire de commerce belligérant, national ou ennemi, a le choix entre le débarquement des victimes dans un port de son Etat ou dans un port neutre. Dans ce dernier cas, conformément au principe d'égalité, les nationaux et les ennemis devraient être libérés.

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

Les victimes recueillies dans ce domaine devraient être traitées comme celles qui ont été recueillies en haute mer.

b) *La mer territoriale neutre.*

b¹) A l'exception des déserteurs et des réfractaires, les marins et les aviateurs nationaux recueillis sans leur aéronef devraient être libres, car ils peuvent profiter du régime juridique de la mer territoriale neutre comme les naufragés recueillis par des navires neutres du pays littoral (1).

b²) A l'exception des déserteurs et des réfractaires (2), les marins et les aviateurs ennemis recueillis sans leur aéronef et débarqués en pays neutre doivent être également libres pour la raison que nous venons d'indiquer. Cependant, en ce qui concerne l'obligation d'un navire de commerce belligérant de rendre ces naufragés au pays littoral, il convient de distinguer deux cas :

a) Normalement, un navire de commerce belligérant ne saurait commettre des actes d'hostilité. Cependant, s'il recourt à la force contre l'Etat neutre ou s'il recueille les naufragés sans leur consentement, il commet un délit positif entraînant sa responsabilité vis-à-vis de cet Etat neutre. Dans ce cas, il doit être traité comme un navire de guerre (3).

β) En revanche, s'il recueille le naufragé sans recourir à la force et avec le consentement du naufragé, commettrait-il comme un navire de guerre un délit d'omission s'il ne le livre pas à l'Etat neutre ?

En fait sa situation paraît assez différente de celle d'un navire de guerre belligérant se trouvant dans la mer territoriale neutre.

Si le droit de la neutralité prévoit la liberté des ennemis capturés par un navire de guerre belligérant, ce n'est pas seulement pour sanc-

(1) Voir, ci-dessus, p. 133.

(2) Voir, ci-dessus, p. 113, note 2.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 111-112.

tionner la violation de la souveraineté de l'Etat neutre littoral, autrement dit pour protéger l'intérêt de cet Etat, c'est aussi pour empêcher que le navire de guerre ne soit favorisé au détriment de son adversaire.

Un Etat peut exiger même en temps de paix des organes ou des ressortissants d'un autre Etat qu'il ne soit pas lésé dans ses propres intérêts, qu'ils soient militaires, sanitaires, fiscaux ou économiques. A plus forte raison, un Etat neutre peut-il l'exiger en temps de guerre.

En revanche, on ne saurait exiger même en temps de guerre que l'Etat neutre veille aux intérêts d'un Etat belligérant sans distinguer suivant que celui-ci a été lésé par un organe ou par des ressortissants de son adversaire.

A notre avis, l'Etat neutre peut et doit attendre d'un navire faisant partie d'une armée belligérante qu'il soit strictement respectueux de sa souveraineté et de sa neutralité même quand il s'agit des intérêts de son adversaire, tandis qu'il ne peut ni ne doit l'attendre d'un navire privé qui doit avant tout s'occuper de ses propres intérêts. Si un navire de commerce belligérant recueille des naufragés ennemis se trouvant en danger de mort sans recourir à la force contre eux ou contre l'Etat neutre littoral, on peut attendre de lui qu'il signale l'incident à l'Etat neutre et non qu'il assure leur non-participation aux hostilités, ou leur liberté. Le sort de ces victimes est abandonné au gré de l'autorité du navire. Ainsi, il y aurait lieu d'admettre qu'elles doivent être recueillies et traitées comme en haute mer.

Il s'ensuit que l'Etat belligérant dont relève le navire de commerce qui a débarqué des naufragés ennemis dans un de ses ports n'a pas non plus l'obligation de les restituer au pays neutre.

b³) C'est seulement au cas où l'aéronef et son équipage sont recueillis dans la mer territoriale et débarqués dans un port du pays intéressé que l'internement s'imposerait en raison de la violation de la neutralité commise par l'entrée illégitime de l'aéronef.

Si l'aéronef et son équipage sont débarqués dans le port d'un autre Etat neutre, l'équipage serait libre, car la neutralité de cet Etat n'a pas été violée.

C) Pratique des Etats

L'article 5/1 de la Proclamation de neutralité des Pays-Bas de 1939 ne fait pas de distinction entre les navires de commerce belligérants et neutres, quand il pose, sous certaines réserves, le principe de la liberté des victimes débarquées :

« Par dérogation à l'article 4 ne seront pas internés :

1° Les naufragés qui gagnent la terre ou qui sont apportés de la mer par un navire marchand ou par un avion non militaire, ainsi que les malades et les blessés repris par un tel navire en mer et apportés à la terre, à moins que quelque engagement n'ait été conclu vis-à-vis de l'autre partie

au sujet de l'internement et à moins que le naufrage, respectivement la reprise des malades et blessés, n'ait eu lieu dans la juridiction, l'entrée du navire n'y étant pas permise en vertu des dispositions de cette proclamation. » (1)

Les cas pratiques sont peu fréquents.

Vers la fin du Deuxième Conflit mondial, un bateau grec venant de Chypre recueillit un capitaine, un lieutenant, trois soldats et cinq civils italiens qui se trouvaient sur un radeau au large de Rhodes, et les débarqua dans le port ture de Kusadasi. Les militaires furent internés (2). Remarquons qu'il s'agissait d'un navire de commerce d'un pays occupé.

§ 2. - Les navires de commerce des neutres

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A) Généralité

Etant exempts de la capture, mais soumis au droit de visite et de reprise, les navires de commerce des pays neutres sont particulièrement aptes à accomplir un service charitable auxiliaire. C'est pourquoi ils ont fait l'objet de dispositions spéciales à l'article 6 de la Convention de 1899, à l'article 9 de la Convention de 1907 et enfin à l'article 21 de la Convention de 1949.

Ces navires ayant en général des relations fréquentes avec les ports de leur Etat, il est normal qu'ils y conduisent les blessés, malades et naufragés, occasionnellement reçus ou recueillis au cours de leurs voyages.

Un tel transport est-il obligatoire pour l'autorité du navire, et l'Etat neutre est-il obligé de recevoir les victimes se trouvant à bord ?

Signalons d'abord que, contrairement à ce qui se passe pour le navire de guerre belligérant, même le service rendu en mer aux victimes de la guerre est facultatif. Ce principe résulte des termes de l'article 21 de la Convention de 1949 : « Les Parties au conflit pourront faire appel au zèle charitable des commandants de bateaux de

(1) *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939, pp. 588-589.

(2) *Cumhuriyet* (« République », journal ture) du 23 septembre 1943.

commerce, yachts ou embarcations neutres,... », « Les bateaux de tous genres qui auront répondu à cet appel,... ».

Ensuite, aucun article n'oblige un navire de commerce neutre à garder les victimes à bord, et il peut être obligé de les remettre à un navire de guerre belligérant selon l'article 14 de la même Convention. Il a donc aussi la faculté de les débarquer dans leur propre pays, dans un pays adverse ou dans un pays neutre. Après avoir mentionné l'obligation de retenir les militaires se trouvant à bord d'un navire de guerre neutre, Rolin déclare que l'article 12 de la Convention de 1907 « ne dit rien de pareil lorsqu'ils ont été recueillis par un navire de commerce. Ce silence est significatif et fournit un argument *a contrario* des plus sérieux » (1).

Enfin, il résulte de l'article 15 de la Convention de 1949 que la réception des victimes en pays neutre n'est obligatoire que si elles ont été recueillies à bord d'un navire de guerre neutre ou d'un aéronef militaire neutre. Mais en pratique l'Etat neutre ne refusera pas le débarquement des victimes recueillis à bord d'un navire de commerce neutre, car elles ne présenteront pas une lourde charge pour lui du fait qu'elles jouiront généralement de la liberté selon les règles établies par la doctrine et la pratique. En revanche, un refus de sa part leur occasionnerait des désagréments sérieux.

B) Historique

Nous avons vu dans notre aperçu historique général que, selon le Rapport présenté à la Conférence de 1907, le sort des victimes débarquées par des navires de commerce neutres était réglé dans le sens de la liberté (2). Ce point de vue a été également celui des Conférences internationales de la Croix-Rouge réunies ultérieurement (3).

Mais à la Conférence de Genève de 1949 des délégués défendirent des opinions divergentes que nous pouvons répartir en trois groupes :

1° En faveur de la solution de la liberté absolue, on peut citer d'abord les délégations de la Suède et du Portugal, qui ont préconisé la même solution pour les navires de commerce belligérants, comme nous l'avons vu dans l'historique du cas précédent.

D'autres délégations se prononcèrent spécialement au sujet des navires de commerce neutres :

La délégation des Pays-Bas jugea qu'il n'y avait aucune raison d'interner les personnes débarquées par ces navires (4).

(1) ROLIN, *op. cit.*, t. III, p. 250.

(2) Voir, ci-dessus, p. 73.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 76 et 78.

(4) Actes de 1949, t. II - A, p. 103.

La délégation du C.I.C.R. se référa au Rapport général de 1907 (1). Celle du Royaume-Uni remarqua :

« ...il est d'un usage commun que les Puissances neutres ne se considèrent pas comme tenues d'interner les blessés, malades ou naufragés débarqués sur leur territoire par des navires de commerce neutres. » (2)

Enfin, la délégation du Portugal déclara :

« ...les navires de guerre belligérants peuvent faire prisonniers des naufragés recueillis par un navire de commerce neutre. Il est donc souhaitable qu'il soit réservé un sort différent à cette catégorie de naufragés ; ils doivent pouvoir rester en liberté quand ils sont débarqués en pays neutre. » (3)

2° En faveur de la solution de la liberté relative, on peut citer les délégations suivantes :

La délégation du Danemark approuva l'amendement déposé par la délégation du Royaume-Uni, en suggérant cependant qu'on y ajoute les mots « ...seront libres sauf pour d'impérieuses raisons de sécurité de la Puissance neutre » (4).

La délégation d'Irlande déposa un amendement analogue, mais plus précis, qui visait à ajouter au troisième alinéa la phrase suivante :

« Toutefois, si les circonstances ne permettent pas leur rapatriement immédiat, la Puissance neutre pourra, dans l'intérêt de sa propre sécurité ou à titre de mesure de police, les soumettre à des restrictions et, s'il y a lieu, les interner. » (5)

3° En faveur de la solution de l'internement absolu, on peut citer la délégation des Etats-Unis d'Amérique, qui proposa à cet effet la suppression du troisième alinéa (6).

II. — LE DROIT APPLICABLE

A) Solutiona doctrinalea

1) INTERNEMENT

a) *Thèse fondée sur la conception stricte de la neutralité terrestre.*

Kleen, défenseur de la stricte neutralité, soutient la thèse de l'internement à propos des naufragés recueillis par un navire de commerce neutre dans la mer territoriale d'un Etat neutre :

(1) *Id.*

(2) *Ibid.*, p. 104.

(3) *Id.*

(4) *Ibid.*, p. 60.

(5) *Id.*

(6) *Id.* ; voir également l'alinéa indiqué, ci-dessus, p. 78.

« Si c'est dans des eaux territoriales et par un navire neutre marchand qu'ils sont reçus, ce navire doit les remettre à l'Etat territoriale, à moins que cela n'implique un service de transport interdit pour le compte d'un belligérant, et cet Etat agira comme envers des fuyards entrés sur son territoire. » (1)

Despagnet, après avoir remarqué que les navires neutres ont le droit de recueillir des naufragés au cours même de la lutte, soutient également la thèse de l'internement :

« S'ils ne sont pas réclamés, le pays neutre auquel appartient le navire qui les a recueillis les interne chez lui jusqu'à la fin de la guerre. » (2)

Fernand Martin, critiquant l'attitude de l'Angleterre qui n'avait pas interné l'équipage de l'« Alabama », débarqué par le yacht anglais « Deerhound », s'exprime ainsi :

« Les règles applicables aux victimes de la guerre débarquées par les bâtiments-hôpitaux belligérants, s'appliquent sans changements, pour les mêmes raisons, lorsque les combattants blessés, malades ou naufragés sont secourus par un service neutre, non affecté à cette fin charitable, et mis à terre soit sur le territoire du pays auquel appartient ce vaisseau, soit sur le domaine d'un autre peuple étranger au conflit. » (3)

Bien que ces trois auteurs aient des opinions divergeantes sur le pays de l'internement, ils assimilent les militaires débarqués en pays neutre par voie maritime aux troupes et aux fuyards entrés sur le territoire neutre par la frontière terrestre, et ils ne tiennent nullement compte des particularités naturelles et juridiques de la mer et de la guerre maritime.

b) Thèse fondée sur le devoir strict d'abstention des sujets et des Etats neutres.

Bien que Rolland se prononce particulièrement à propos des aviateurs recueillis par des navires de commerce neutres en pleine mer ou dans des eaux territoriales neutres, il résulte de sa thèse qu'elle est valable pour tous les cas maritimes.

En ce qui concerne d'abord la haute mer, cet auteur critique l'attitude du vapeur suédois « Olofe-Vijk » et celle d'un autre vapeur hollandais qui avaient libéré eux-mêmes les aviateurs recueillis dans ce domaine :

« ...les aviateurs en question sont en outre des combattants. Or c'est le devoir des sujets neutres de s'abstenir de toute immixtion dans les hostilités. Il est certain qu'en rendant la liberté aux aviateurs recueillis par eux, les capitaines de navires neutres manquent à ce devoir. Ils aident les belli-

(1) KLEEN, *op. cit.*, t. II, pp. 32-33.

(2) DESPAGNET, *Cours de droit international public*, p. 1120.

(3) MARTIN, *Essai sur les droits et devoirs des Etats étrangers à une guerre à l'égard des navires belligérants dans les ports neutres*, pp. 53-54 ; voir également, ci-dessous, p. 171.

gérants puisque, sans leur intervention, la force militaire de l'un des adversaires eût été privée d'une ou de plusieurs unités. » (1)

Selon lui, la même attitude de la part d'un Etat neutre vis-à-vis de belligérants recueillis en mer et débarqués sur son territoire serait encore plus grave du fait qu'elle mettrait « en cause un gouvernement neutre » qui aide manifestement l'Etat dont relève l'aviateur (2).

Quant aux aviateurs recueillis dans les eaux territoriales, Rolland s'exprime ainsi :

« Les arguments de tout à l'heure prennent ici plus de force encore puisque les aviateurs sont trouvés en un endroit sur lequel l'Etat neutre a certains pouvoirs de police et de surveillance... Ici encore la solution que nous préférons est d'ailleurs en harmonie avec les dispositions votées à La Haye. » (3)

Toutes ces thèses qui soutiennent strictement l'internement des militaires sont susceptibles de critiques, si l'on conçoit les devoirs de la neutralité d'une manière relative. Dans les cas sus-mentionnés, un navire de commerce neutre, ainsi qu'un Etat neutre aurait évidemment agi au détriment de l'adversaire des victimes s'il les avait recueillis, soignées et puis libérés. Il ne faut cependant pas aller trop loin dans la considération des avantages ainsi accordés à ces victimes, ni exagérer le devoir pour l'Etat neutre de protéger les intérêts de leur adversaire.

Il faut rappeler tout d'abord un des principes généraux de la neutralité, à savoir que les devoirs de la neutralité sont plus stricts pour les Etats neutres que pour les particuliers neutres. Il en va ainsi notamment pour les devoirs ayant un caractère moral ou humanitaire pourvu que le service accordé par des particuliers neutres soit soumis à certaines conditions que nous allons examiner dans la solution proposée. On ne saurait donc attendre un zèle exagéré de la part des particuliers dans l'accomplissement de ces devoirs.

Quant aux devoirs de l'Etat neutre lui-même, si, en principe, les actes illicites des particuliers ne sont pas réputés actes de l'Etat et si celui-ci n'en répond pas de plein droit, il en ira de même à plus forte raison pour la violation par un navire privé de ses devoirs moraux ou humanitaires.

2) LIBERTÉ

Tucker, après avoir remarqué que les articles 15 et 17 concernent le cas des blessés, malades ou naufragés débarqués par des navires de guerre neutres ou par des navires de guerre belligérants, se prononce ainsi :

(1) ROLLAND, « Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens », *R.G.D.J.P.*, t. XXIII, 1916, p. 587.

(2) *Ibid.*, p. 588.

(3) *Ibid.*, p. 589.

« In both cases, the neutral state must insure, where so required by international law, that these persons take no further part in operations of war. But the Convention does not provide for the disposition to be made of the wounded, sick or shipwrecked who are brought into neutral ports by neutral merchant ships. Nor does it provide for the disposal of shipwrecked members of armed forces who reach a neutral coast by their own efforts. This silence in the 1949 Convention may be taken as reinforcing the opinion — which is believed to be correct — that the neutral state is under no obligation to resort to internment in these two latter cases. » (1)

Quoique cet auteur n'explique pas expressément pourquoi l'article 17 régit le cas du navire de guerre belligérant dont les blessés, malades ou naufragés devront être internés, il résulte, d'une manière générale, de son opinion qu'il s'inspire du Rapport général de 1907.

Un tel raisonnement serait juste si l'article 17 était formellement consacré au cas du navire de guerre belligérant et s'il prévoyait expressément l'internement des victimes débarquées par ces navires.

Or, nous avons déjà exprimé l'avis que l'article 17 règle le cas général du débarquement dans un port neutre et non le cas d'un navire ou d'un groupe de navires déterminés (2).

D'autre part, l'article 17 est complètement silencieux quant au sort des victimes débarquées par n'importe quel moyen que ce soit (3).

Nous déduisons donc de ce qui précède que le silence de cet article à l'égard des blessés, malades ou naufragés débarqués par un navire de commerce neutre ou des naufragés qui atteignent une côte neutre par leurs propres efforts ne saurait impliquer leur liberté.

En faveur de la solution de la liberté, on peut aussi avancer soit la thèse fondée sur la qualité privée du navire de commerce, soit celle que les naufragés privés de leur navire ne pourraient utiliser le pays neutre comme base d'opérations de guerre (4), ou encore se baser sur le critère général du droit de visite et de reprise (5).

3) SOLUTIONS MIXTES

a) Thèse fondée sur le droit de visite et de reprise.

Le Rapport général présenté à la Conférence de 1907 déclare :

« Si un bâtiment de commerce neutre, ayant recueilli occasionnellement des blessés ou des malades, même des naufragés, arrive dans un port neutre sans avoir rencontré de croiseur et sans avoir pris aucun engagement, les individus qu'il débarque ne tombent pas sous le coup de la disposition ; ils sont libres. » (6)

(1) R.W. TUCKER, *The Law of War and Neutrality at Sea*, p. 123.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 82-83, 109-110.

(3) Voir, ci-dessus, p. 83.

(4) Voir, ci-dessus, pp. 141-142.

(5) Voir, ci-dessus, pp. 142-143.

(6) Actes de 1907, t. III, p. 311 ; voir également, ci-dessus, p. 73.

Les conditions de la liberté posées dans ce Rapport sont devenues plus tard, en doctrine, presque un critère général.

Ainsi, Oppenheim après avoir remarqué que l'article 12 de la X^e Convention donne au vaisseau de guerre le pouvoir de réclamer la remise des blessés, malades et naufragés, déclare que leur liberté en pays neutre découle indirectement de l'article 13 de la même Convention (1).

Spaight est du même avis pour les aviateurs recueillis en haute mer (2).

Gihl (3) et Pictet (4) basent également la liberté des victimes sur le fait que le belligérant a le pouvoir ou la faculté de visiter les navires de commerce et de se faire remettre les blessés, malades et naufragés.

Contrairement à ce que nous avons fait à propos du navire de commerce belligérant, nous plaçons cette thèse parmi les solutions mixtes, car malgré son caractère apparemment général, elle comporte certaines réserves à la liberté des victimes débarquées par des navires de commerce neutres.

Quelles sont ces réserves et leur valeur juridique ?

Pictet présente ainsi la première :

« La doctrine considère que si un vaisseau de guerre belligérant qui a arraisonné un navire de commerce neutre n'a pas pris à son bord les naufragés qui s'y trouvaient, il peut exiger que ceux-ci soient internés dans le pays neutre. » (5)

Une autre réserve apparaît dans un autre passage du même auteur :

« Le belligérant peut aussi, après la visite, laisser les blessés à bord du navire de commerce à la condition qu'on lui promette qu'ils seront internés en arrivant dans le pays neutre. » (6)

La question se pose de savoir si ces deux réserves sont ou non de la même nature ?

Il résulte des termes employés qu'il s'agit, dans la première, d'un droit absolu du belligérant, et dans la deuxième, d'un engagement facultatif de l'autorité du navire de commerce neutre.

Reprenons ces deux points :

1° Dans la première réserve, le consentement de l'autorité du navire de commerce neutre n'est pas une condition nécessaire pour l'internement. Le belligérant peut imposer l'internement en pays neutre, parce que, par la seule visite qu'il a inscrite aux papiers de bord du navire, les ennemis deviennent ses prisonniers (7).

(1) OPPENHEIM, *International Law*, vol. II, pp. 734-735.

(2) SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, pp. 445-446.

(3) Actes de 1949, t. II - A, pp. 59-60.

(4) PICTET, *op. cit.*, p. 112.

(5) *Ibid.*, p. 125, note 3.

(6) *Ibid.*, p. 112.

(7) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, pp. 114-117, 146-149.

Cette thèse est critiquable. Quand nous examinerons le cas des navires-hôpitaux belligérants, nous soulignerons la thèse, également défendue par Pictet, selon laquelle la présence d'un militaire à bord d'un navire ennemi ne suffit pas à le mettre dans la situation de prisonnier de guerre ; c'est seulement à bord d'un navire de guerre belligérant qu'il est prisonnier de guerre ; il est au contraire dans un statut neutre à bord d'un navire-hôpital ou d'un navire de commerce (1).

En 1907, on admettait facilement l'effet définitif de la visite et ceci était en harmonie avec la thèse selon laquelle la détention effective par les forces armées n'était pas nécessaire. On considère actuellement que « la prise de possession par l'autorité militaire » (2) est une condition de la capture.

Peut-on cependant considérer que l'inscription sur les papiers de bord constitue une telle prise de possession ? A notre avis, la réponse doit être négative, car, comme nous y reviendrons plus loin, il est difficile de justifier le fait pour un belligérant d'obliger des ressortissants neutres à détenir ses ennemis en captivité.

En outre, même si l'on admet que les militaires d'un navire de commerce visité deviennent des prisonniers de guerre, cela n'implique pas nécessairement leur internement, car nous avons déjà vu que ce n'était pas le cas pour les marins de la marine marchande et les aviateurs de l'aviation civile (3).

D'autre part, s'il y avait une telle relation de causalité dans le présent cas, comment faudrait-il expliquer l'internement des nationaux ?

Enfin, quelles que soient les raisons invoquées pour l'internement, nous sommes d'avis que le belligérant ne devrait pas l'imposer, car une pareille charge est injuste et même contraire à la neutralité :

Cette charge est injuste tout d'abord pour le navire de commerce neutre, car celui-ci n'a pas l'obligation de recueillir et de recevoir des victimes de la guerre, ni de les garder à bord, ni de les emmener dans un pays déterminé par d'autres autorités. Si le belligérant peut exercer son droit de reprise, il n'a pas celui d'imposer une obligation spéciale à l'autorité du navire de commerce neutre. Cette charge est injuste d'autre part pour les victimes de la guerre, s'il en résulte un long trajet contraire à l'esprit des Conventions humanitaires.

Cette charge est aussi contraire à la neutralité, car le navire de commerce jouerait le rôle d'un navire auxiliaire pour le transport des ennemis.

2° D'après la deuxième réserve qui découle du Rapport général de 1907, l'internement des victimes de la guerre occasionnellement recueillies s'imposera si le navire de commerce neutre s'engage à les enfermer. Un tel engagement paraît avoir un caractère facultatif, car on lit dans le Rapport : « sans avoir rencontré de croiseur et sans avoir pris aucun engagement ».

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 114.

(2) *Id.*

(3) Voir, ci-dessus, pp. 89-92.

Il se peut aussi que le navire visiteur laisse partir les militaires pour n'importe quel pays. Quant à la reprise, sa conséquence est définitive, soit la captivité à bord du navire visiteur. C'est donc seulement en cas d'engagement de l'autorité du navire neutre que les militaires non repris devraient être internés.

Contrairement à la réserve précédente, celle-ci ne pose pas de problèmes sur le plan du droit de la neutralité. Quant à l'autorité du navire de commerce neutre, elle ne serait responsable que des fautes graves, car un tel navire n'est pas armé, ni équipé particulièrement pour prendre toutes les mesures de garde.

D'autre part, en ce qui concerne le pays neutre où les victimes seraient débarquées la question se pose évidemment de savoir si cet Etat serait tenu d'exécuter l'engagement pris par ses ressortissants. Il est difficile de donner une réponse affirmative.

A notre avis, la thèse de Renault dans le Rapport de 1907 n'est pas en harmonie avec les règles du droit international de la neutralité. La liberté ou l'internement peuvent faire l'objet d'un arrangement entre Etats, mais non d'un engagement pris par des particuliers.

Sans doute Renault a-t-il été influencé par le principe du droit commun, requis par l'article 10 du Projet d'articles additionnels de 1868 (1), en estimant qu'au moyen de cet engagement l'autorité du navire neutre ne pourrait être accusée d'avoir violé la neutralité. Mais c'est une vue bien superficielle des choses.

Quoi qu'il en soit, à défaut d'une disposition conventionnelle, la règle proposée dans le Rapport général n'aurait guère qu'une valeur théorique.

b) Thèse fondée sur le caractère occasionnel ou régulier du service.

Bien que clairement cités dans le Rapport général de 1907, cette thèse n'a pas trouvé de partisans chaleureux, même parmi les défenseurs dudit Rapport.

Fauchille et Politis se prononcent comme suit :

« On a sans doute pensé qu'ici, en débarrassant le navire de ses passagers, l'Etat neutre ne rendait pas vraiment un service contraire à la neutralité, puisque ce navire, n'ayant pris que *fortuitement* à son bord des blessés, malades et naufragés, n'a plus à retourner sur le théâtre des hostilités pour y assister de nouveau les flottes ennemies. Pareille décision est peut-être fâcheuse. Dans la réalité, le neutre qui reçoit sur son territoire, sans avoir à les enfermer, les troupes d'un belligérant ne rend-il pas à celui-ci un véritable service ? Ces troupes, devenues libres, pourront rejoindre son armée ; l'adversaire se trouve d'autre part définitivement empêché, par la réception du navire, d'exercer à son encontre le droit de visite et de s'en faire remettre ainsi les marins et les militaires. Il paraît bien que les blessés, malades et naufragés débarqués en territoire neutre devraient toujours être assimilés à ceux qui se réfugient à bord d'un vaisseau de guerre neutre,

(1) Voir, ci-dessus, p. 66.

car dans l'un et l'autre cas ils échappent à tout contrôle des belligérants et sont entièrement perdus pour eux. » (1)

Pour notre part, nous soutenons la thèse attribuée au Rapport général et nous nous efforcerons de répondre aux deux arguments avancés par Fauchille et Politis :

1° Ces auteurs n'ont pas tout à fait tort de critiquer le Rapport général en ce qui concerne le service accordé au belligérant, comme nous l'avons déjà indiqué à propos de la solution proposée pour les navires de commerce belligérants (2).

On peut cependant se demander si, en parlant d'un « véritable service », ils ne lui donnent pas une importance abstraite sans tenir compte des circonstances particulières dans lesquelles les militaires sont reçus à bord du navire ou en pays neutre ? Les pratiques suivies par les pays neutres, même si elles n'ont pas le caractère de règles coutumières, nous démontrent que dans certaines circonstances particulières la libération des victimes n'a plus qu'une importance relative, puisque ces Etats ne voient pas d'inconvénients sérieux à les libérer.

2° En deuxième lieu, la considération que l'adversaire se trouve empêché, par la réception en pays neutre, d'exercer le droit de visite et de reprise, ne devrait pas non plus demeurer dans un cadre étroit et strict. En effet, selon une règle généralement admise, les évadés qui rejoignent le territoire neutre par leurs propres moyens sont libres, car ceux-ci échappent définitivement au pouvoir de l'ennemi capteur.

Voici ce qu'écrivit Fauchille lui-même à propos de ces évadés :

« ...le belligérant, qui n'a pas su les garder, ne peut faire acte d'autorité sur le territoire neutre pour les reprendre et le neutre ne peut les arrêter pour les lui rendre ou pour les interner, car il y aurait là un acte d'assistance contraire aux devoirs de la neutralité. » (3)

Dans notre cas, la situation est presque la même : le belligérant qui n'a pas su exercer le droit de visite et de reprise jusqu'à la réception en pays neutre ne saurait ni prétendre qu'il a subi une perte causée par le neutre ni exiger, de ce fait, l'internement des victimes reçues.

c) *Thèse fondée sur l'entrée licite ou illicite dans la mer territoriale.*

Spaight est d'avis que si un aviateur belligérant est entré dans les eaux territoriales neutres avec son aéronef militaire, y a été recueilli par un aéronef de commerce neutre, puis débarqué dans un port de l'Etat intéressé, il sera interné, tandis qu'il sera libre, s'il est débarqué dans le port d'un autre Etat neutre (4).

(1) FAUCHILLE et POLITIS, p. 152.

(2) Voir, ci-dessus, p. 149.

(3) FAUCHILLE, *Traité de droit international public*, t. II, partie V, p. 730.

(4) SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, p. 448.

Ming-Minpeng partage ce point de vue (1).

A l'encontre de cette thèse, Raoul Genêt, parlant de l'amerrissage dans les eaux neutres, s'exprime ainsi :

« Il semble qu'il n'y ait aucun motif de ne pas assimiler complètement ces engins aux navires, sur ce point comme sur les autres. » (2)

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

Le fonctionnement sous l'autorité civile serait encore ici le critère de la liberté. Mais la question se pose de savoir dans quelles conditions et circonstances le navire de commerce neutre peut être considéré comme ayant fonctionné sous l'autorité civile ?

Il faut distinguer les cas particuliers suivants :

a) Conformément au principe appliqué au navire de commerce belligérant, l'internement s'imposerait pour les victimes amenées par un navire de commerce neutre se trouvant sous l'escorte d'un navire de guerre belligérant.

b) Si le navire de commerce neutre n'est pas escorté par un navire de guerre belligérant, nous distinguons également deux cas :

b¹) Si le navire en question rend un service régulier dans un ou plusieurs cas déterminés, les victimes débarquées seront également internées, pour les raisons expliquées à propos du navire de commerce belligérant (3).

b²) En cas de service occasionnellement rendu la situation paraît assez différente de celle du navire de commerce belligérant.

a) Lorsque le navire de commerce neutre rend son service sur appel, sa situation est différente de celle du navire de commerce national (4), car le belligérant violerait la neutralité de l'Etat dont relève le navire de commerce neutre si après lui avoir confié des victimes, il voulait lui imposer un trajet déterminé ou l'engagement écrit dont il est question dans le Rapport général. Donc dans le présent cas les victimes sont libres.

β) Lorsque le navire de commerce neutre rend spontanément son service aux victimes de la guerre, celles-ci sont également libres (5), à moins que le navire de commerce neutre n'ait pris un engagement contraire, préalablement et généralement reconnu par l'Etat neutre.

Il s'ensuit que l'engagement peut être fondé sur une loi de l'Etat neutre ou sur une convention conclue par lui avec les Etats belli-

(1) MING-MINPENG, *Le statut juridique de l'aéronef militaire*, pp. 101-102.

(2) R. GENÊT, *Précis de droit maritime pour le temps de guerre*, t. II, p. 181.

(3) Voir, ci-dessus, p. 150.

(4) Voir, ci-dessus, pp. 150-151.

(5) Voir, ci-dessus, p. 151.

gérants, c'est-à-dire sur le droit national ou sur le droit international particulier. Nous sortons donc ici du cadre du droit international général de la neutralité.

Il convient ici de remarquer que, contrairement à ce qui est prévu à l'article 17 de la Convention « maritime » pour un arrangement conclu entre tous les Etats belligérants et l'Etat neutre intéressé au sujet de la liberté des victimes, la participation de tous les Etats intéressés à un arrangement sur l'internement n'est pas nécessaire, car selon le droit de la neutralité, l'internement en pays neutre est la règle, tandis que la liberté est l'exception. Par conséquent, l'Etat neutre n'a pas besoin du consentement des belligérants pour se conformer à la règle, mais il est obligé de l'appliquer d'une manière générale, comme nous l'avons indiqué plus haut. Cela vaut aussi pour l'internement préventif destiné à empêcher unilatéralement les inconvénients qui pourraient résulter pour l'Etat neutre du séjour en liberté des victimes débarquées sur son territoire (1).

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

a¹) Par assimilation au cas du navire de guerre neutre, pourrait-on dire que le navire de commerce neutre recueillant un naufragé dans la mer territoriale de l'Etat adverse violerait la souveraineté de cet Etat s'il ne le lui rend pas, et que l'Etat neutre violerait aussi sa neutralité en libérant le naufragé en question ?

Il convient d'assimiler ce cas à celui des naufragés ennemis recueillis par un navire de commerce belligérant dans une mer territoriale neutre (2). Il ne serait donc ici question d'un délit positif que si le navire de commerce recourt à la force et non d'un délit d'omission si ce navire ne livre pas les naufragés à l'Etat littoral. L'Etat neutre qui n'est pas obligé de recevoir ces naufragés n'est pas non plus obligé de les interner, à moins que ce navire n'ait commis un délit positif.

a²) Quant aux naufragés recueillis dans la mer territoriale nationale, ils seront également libres pour les raisons sus-indiquées.

b) *La mer territoriale neutre.*

b¹) Les marins et les aviateurs recueillis sans aéronef sont libres.

b²) Si l'aéronef et son équipage sont recueillis dans la mer territoriale neutre et ensuite débarqués dans le pays littoral, l'internement sera la règle.

En revanche, si l'aéronef et son équipage recueillis dans la juridiction neutre sont débarqués dans le port d'un autre Etat neutre,

(1) Voir, ci-dessus, p. 39.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 151-152.

notre solution est celle proposée par Spaight pour ce cas particulier, étant donné que la neutralité de ce pays n'a pas été violée (1).

C) Pratique des Etats

1) LA HAUTE MER

1° En ce qui concerne d'abord le cas du navire de commerce escorté par un navire de guerre belligérant, rappelons l'incident du cuirassé allemand « Admiral Graf Spee » dont l'équipage fut débarqué par des embarcations argentines et interné par le Gouvernement argentin pour la raison que ces embarcations se trouvaient sous l'escorte d'une chaloupe du croiseur allemand (2).

2° A propos du navire de commerce ayant spontanément rendu son service, citons d'abord le premier chiffre de l'article 5 de la Proclamation de neutralité des Pays-Bas de 1939, qui prévoit la liberté « à moins que quelque engagement n'ait été conclu vis-à-vis de l'autre partie au sujet de l'internement » (3).

Les pratiques suivies pendant les deux Grands Conflits mondiaux vont largement dans le sens de la liberté.

Ainsi, au cours de la Première Guerre mondiale, les Pays-Bas, la Suède et la Norvège appliquèrent régulièrement la règle de la liberté aux marins et aux aviateurs naufragés recueillis en haute mer :

La Hollande relâcha, en 1914, les survivants des navires de guerre britanniques, « Hogue », « Cressy », « Medusa » et « Aboukir », qui avaient été débarqués par des navires de commerce neutres. « Ce faisant, elle considérait le Rapport du Comité (Rapport de 1907) comme faisant autorité » (4). Le 14 décembre 1914, le vapeur hollandais « Oranje Nassau » sauva un officier et un mécanicien d'un avion anglais (5) ; le 17 décembre 1914, le navire « Orn » prit à son bord les occupants d'un hydravion (6) ; le 25 décembre 1914, un chalutier hollandais reçut à son bord le F/Cdr. F.E.T. Hewlett (7) ; le 27 avril 1916, un tougre hollandais ramena à Scheveningen un biplan anglais avec l'officier anglais Bear recueillis à 14 milles du littoral hollandais (8) ; en juin 1916, un bateau de commerce hollandais recueillit

(1) Voir, ci-dessus, p. 162.

(2) Voir, ci-dessus, p. 117.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 152-153.

(4) J.A. HALL, *The Law of Naval Warfare*, p. 480 (citation de COLOMBOS, *Le droit international de la mer*, p. 425).

(5) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 446.

(6) *Id.*

(7) *Id.*

(8) ROLLAND, « Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens », *R.G.D.I.P.*, t. XXIII, 1916, p. 586.

l'équipage du navire de guerre allemand « Elbing » (1) ; en juillet 1916, un chalutier hollandais, ayant recueilli deux officiers allemands, les remit à deux avions allemands venus à leur secours (2) ; le 25 septembre 1917, un bateau de pêche hollandais sauva deux aviateurs britanniques et les amena à Nieuwediep (3) ; en 1918, le vapeur hollandais « Vlissingen » sauva l'équipage d'un avion allemand (4). Le Gouvernement hollandais libéra tous les naufragés en question.

Le vapeur suédois « Olofe-Vijk » débarqua à Douvres, en mars 1916, deux aviateurs français trouvés en détresse (5). Ils furent libérés.

En mai 1916, les autorités norvégiennes firent remettre en liberté les équipages des navires anglais « Weimar » et « India », sauvés et conduits à terre par des embarcations privées (6).

Les pratiques suivies au cours de la Deuxième Guerre mondiale par le Danemark, le Portugal et les U.S.A. allèrent également dans le même sens :

Le Danemark libéra quatre aviateurs allemands qui avaient été recueillis, le 9 octobre 1939, dans la mer du Nord, par un vapeur danois (7) ; il agit de même vis-à-vis de deux aviateurs allemands recueillis, le 21 octobre 1939, dans la mer du Nord, par un vapeur également danois (8) ; en mars 1940, un bateau de pêche danois débarqua en Allemagne quatre aviateurs allemands qu'il avait recueillis sur une barque en haute mer (9).

En janvier 1942, un bateau portugais remit à un navire de guerre anglais quatre aviateurs anglais qu'il avait recueillis en haute mer (10) ; en novembre 1944, un bateau de pêche portugais recueillit en haute mer deux aviateurs anglais qui furent également libérés par les autorités portugaises, celles-ci les ayant considérés comme des naufragés maritimes (11).

En 1940, les U.S.A. décidèrent de ne pas interner les sept survivants de l'équipage d'un navire de guerre britannique qui avaient été amenés aux U.S.A. par un navire marchand suédois (12).

Un cas cependant fut résolu par l'internement aux Pays-Bas. Au cours du Deuxième Conflit mondial, le vapeur néerlandais « Jeanette » remit, le 12 novembre 1939, aux autorités des Pays-Bas trois aviateurs militaires allemands recueillis à son bord et provenant d'un avion tombé dans la mer du Nord. Ils furent internés (13).

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 514.

(2) ROLLAND, *op. cit.*, p. 586.

(3) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 447.

(4) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 770

(5) ROLLAND, *op. cit.*, p. 586.

(6) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 514.

(7) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 449.

(8) *Id.*

(9) *Id.*

(10) *Id.*

(11) *Id.*

(12) G.H. HACKWORTH, *Digest of International Law*, vol. VII, p. 582.

(13) R. GENÈT, « L'extension des règles de la neutralité dans le droit maritime du temps de guerre », *R.I.F.D.G.*, t. VIII, 1939, p. 383.

2) LA MER TERRITORIALE

1° A propos des marins naufragés recueillis dans la mer territoriale d'un Etat neutre et débarqués dans le port d'un autre pays neutre, un cas de navire de commerce neutre ayant rendu un service régulier se produisit déjà en 1864, en l'absence de règles du droit conventionnel international, et trouva une solution contraire à celle que nous avons soutenue.

Pendant la guerre de Sécession américaine, le corsaire sudiste « Alabama » fut coulé en vue de Cherbourg par le navire de guerre nordiste « Kearsage », et l'équipage fut sauvé, le 19 juin 1864, par le yacht anglais « Deerhound ». Débarqué à Southampton il fut libéré par le Gouvernement anglais (1).

2° Quant aux aviateurs naufragés se trouvant dans la mer territoriale neutre, la pratique des Etats ne fait pas de distinction entre les aviateurs arrivés jusqu'à la côte avec leurs aéronefs (2) et ceux qui sont recueillis à mi-chemin par des navires de commerce ou privés. Ils sont généralement internés.

Pendant, le Gouvernement norvégien agit différemment à l'égard de l'équipage du « Zeppelin L-20 » qui s'était abattu sur le sol. Certains hommes de l'équipage tombèrent dans l'eau où des barques les recueillirent. Le Gouvernement norvégien les libéra en leur appliquant, en l'absence de règles relatives aux dirigeables, celles concernant les naufragés des navires de guerre belligérants (3).

(1) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 508 ; J.B. SCOTT, *Les Conférences de la Paix de La Haye de 1899 et de 1907*, partie II, p. 520, estime que dans l'affaire du « Deerhound », la neutralité de ce navire n'aurait pas dû protéger l'équipage de l'« Alabama », car le « Deerhound » louvoyait à distance, dans le but de recueillir certains belligérants à l'exclusion de leurs adversaires.

(2) Voir, ci-dessous, pp. 190-192.

(3) ROLLAND, *op. cit.*, p. 589.

CHAPITRE III

LES NAVIRES-HOPITAUX

§ 1. - Les navires-hôpitaux des belligérants

I — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A) Généralités

Un des plus importants moyens de porter secours aux victimes de la guerre est sans doute le navire-hôpital appartenant à l'un ou l'autre belligérant, tant en raison de son équipement spécial que du nombre considérable de blessés et de malades pouvant être transportés.

Quoique le but principal de ces navires soit de rejoindre un port national, il se peut qu'ils aient à leur bord des blessés et des malades incapables de supporter un long voyage ou qu'ils manquent de place. Dans ces circonstances exceptionnelles, le navire-hôpital trouvera un avantage à évacuer les victimes dans un port neutre, s'il est plus rapproché.

A première vue, le débarquement de victimes de la guerre dans un port neutre par « un bâtiment hospitalier ou par un bâtiment de commerce belligérant » peut être considéré comme une aide « exclusivement charitable », comme l'a remarqué Renault dans son Rapport à la 3^e séance de la Commission plénière (1). Cependant, il faut relever qu'un navire-hôpital fonctionne régulièrement sous la direction des autorités militaires et rend un grand service aux navires de guerre en les débarrassant de personnes encombrantes. Sa situation est donc bien différente de celle d'un navire de commerce belligérant qui as-

(1) Actes de 1899, partie III, p. 17.

sume occasionnellement un service humanitaire. C'est probablement pour ces raisons que Renault, changeant d'avis dans son Rapport présenté à la Conférence, estima que seuls les navires de commerce rendaient un service exclusivement charitable (1).

Les navires dont nous nous occuperons ici comprennent les navires-hôpitaux militaires des Etats belligérants (art. 22 de la Convention « maritime »), les navires-hôpitaux utilisés par leurs Sociétés de secours ou par leurs ressortissants (art. 24, *ibid.*), les navires-hôpitaux utilisés par des Sociétés de secours ou par des ressortissants d'un pays neutre quand ils sont placés sous la direction d'un belligérant (art. 25, *ibid.*), les embarcations de ces diverses sortes de navires-hôpitaux (art. 26, *ibid.*), les embarcations de sauvetage côtières relevant d'un Etat belligérant (art. 27, *ibid.*) et les petites embarcations employées par le Service de santé d'un tel Etat (art. 43/3, *ibid.*).

B) Historique

En 1899, on n'a pas tenté de prévoir spécialement le cas du navire-hôpital. Renault y a sans doute fait allusion à la 3^e séance de la 1^{re} Sous-Commission quand il déclara :

« ...la Sous-Commission doit examiner un cas qui n'a pas été prévu par les articles additionnels : c'est celui où un bâtiment hospitalier chargé de blessés ou de malades toucherait dans un port neutre. » (2)

Il résulte cependant des procès-verbaux de la Conférence que Renault n'a parlé de ces navires hospitaliers que pour donner un exemple quelconque d'hospitalité maritime dans un port neutre et non pour régler spécialement le cas du navire-hôpital.

En effet, Renault ajouta immédiatement :

« ...il y a quelques années, le Capitaine de frégate Houette a le premier appelé l'attention sur le cas sus-mentionné et qu'il a proposé de le régler par la formule suivante :

« Les belligérants pourront toujours débarquer dans un port neutre, pourvu d'établissements hospitaliers suffisants, leurs blessés et malades de toute nationalité. Par le fait de leur débarquement, ces malades et blessés seront incapables de servir pendant toute la durée de la guerre et tous les frais d'hospitalisation incomberont à la nation du navire qui les a débarqués ». » (3)

C'est donc d'une manière générale le débarquement en pays neutre que Renault avait en vue ; il pensait aussi qu'il faudrait ajouter à cette disposition l'obligation pour le neutre d'interner les blessés et

(1) *Ibid.*, partie I, p. 28.

(2) *Ibid.*, partie III, p. 66.

(3) *Id.*

les naufragés. Mais il ne se préoccupa pas, comme nous l'avons signalé dans l'historique général, de régler la condition du bâtiment qui débarque des blessés et des malades.

En 1907, on se contenta de reproduire l'article 10. Sans doute le Rapport général envisageait-il la condition du bâtiment, mais il est difficile de deviner ce que pensait Renault des blessés, malades et naufragés débarqués par des navires-hôpitaux, car il s'est prononcé seulement sur les navires de guerre belligérants et les navires de commerce neutres.

La question ne fut plus abordée jusqu'en 1937.

« Deux tendances se sont fait jour au sein de la Commission de 1937. Les représentants des Croix-Rouges américaine, belge, italienne, japonaise, norvégienne et polonaise, ainsi que du Comité international de médecine et de pharmacie militaires avaient estimé que les personnes débarquées par des navires-hôpitaux étaient sujettes à l'internement et que, par conséquent, il convenait de faire mention de ces navires à l'alinéa 1 de l'article 5, relatif aux navires de guerre des belligérants. Par contre, les experts navals militaires des Croix-Rouges allemande et française, ainsi que le représentant de la Croix-Rouge néerlandaise — ce dernier se basant sur des précédents historiques — avaient admis que les blessés et les malades ou naufragés débarqués par des navires-hôpitaux devaient bénéficier du même régime que s'ils avaient été débarqués par des bateaux de commerce neutres et que leur sort devait être réglé selon l'alinéa 3 de l'article 5 du projet. » (1)

La Conférence d'experts gouvernementaux de 1947 observa que suivant la solution qui serait adoptée, il conviendrait d'ajouter, soit à l'alinéa 1 de l'article 5, les mots « et des navires-hôpitaux » après « navires de guerre belligérants », soit à l'alinéa 3, les mots « par des navires-hôpitaux » après « dans un port neutre » (2).

La Commission de cette Conférence se demanda d'ailleurs :

« ...s'il ne faudrait pas établir une distinction entre les navires-hôpitaux neutres et belligérants, car ces derniers n'auraient plus guère d'intérêt à débarquer des blessés et malades ennemis en pays neutres s'ils savaient que ceux-ci deviendraient libres de ce fait. » (3)

La Conférence de 1948 se prononça pour l'internement à l'alinéa 1 de l'article 15 du Projet (4).

A la Conférence de 1949, la délégation des Etats-Unis d'Amérique proposa la suppression des mots « par les navires-hôpitaux des belligérants », ce qui aurait eu le même effet que le texte de 1907, soit l'internement (5).

(1) C.I.C.R., Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux de 1947, pp. 82-83. Voir l'article 5, ci-dessus, pp. 76-77.

(2) *Ibid.*, p. 83.

(3) *Ibid.*, pp. 83-84.

(4) Voir, ci-dessus, p. 78.

(5) Actes de 1949, t. II - A, p. 60.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

1) INTERNEMENT

a) Thèse fondée sur la conception stricte de la neutralité terrestre.

Fernand Martin soutient la thèse de l'internement pour tous les blessés et malades de l'armée de mer. Selon lui, il est indifférent que ceux-ci soient débarqués par des navires charitables ou par des navires non affectés à cette fin du fait qu'il s'agit « d'une exacte reproduction de tout ce qui se passe dans les cas similaires de la guerre sur terre » (1).

b) Thèse fondée sur les termes généraux de l'article 15 de la Convention de 1907.

Se basant sur l'article 15 de la X^e Convention, Fauchille estime que les blessés, malades et naufragés débarqués dans un port neutre par un bâtiment hospitalier belligérant devront être gardés de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre (2).

Après avoir signalé la mention se trouvant dans le Rapport général de 1907, Fauchille et Politis se demandent aussi si c'est la seule hypothèse du bâtiment de guerre des belligérants que la Convention a voulu régler :

« On ne voit pas pourquoi il faudrait en exclure le cas d'un bâtiment hospitalier qui transporte des blessés, malades ou naufragés de l'ennemi. » (3)

Leurs arguments à l'appui de cette thèse sont les suivants :

1° L'article 14 de la Convention de 1907 (art. 16 de la Convention « maritime ») permet au belligérant de diriger sur un port neutre tous ceux qui sont tombés en son pouvoir, car il est applicable à tous les navires des belligérants et pas seulement aux navires de guerre.

Cet argument apparaît déjà dans les procès-verbaux de la Première Conférence de la Paix :

« ...un belligérant a en son pouvoir des combattants ennemis ; ces combattants sont ses prisonniers. Peu importe qu'ils soient blessés, malades ou

(1) FERNAND MARTIN, *op. cit.*, p. 53.

(2) FAUCHILLE, *op. cit.*, t. II, partie V, p. 729.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 150.

(4) *Id.*

naufragés, qu'ils aient été recueillis par tel ou tel bâtiment. Ces circonstances de fait ne changent pas la situation de droit. » (1)

En revanche, Pictet est d'un autre avis :

« ...un navire-hôpital ne saurait capturer des naufragés ou blessés ennemis. S'il les recueille lui-même en mer ou s'il les reçoit d'un bateau de la même nationalité que ces victimes, celles-ci n'auront pas le statut de prisonniers de guerre. C'est le débarquement en pays ennemi ou la prise de possession par l'autorité militaire ennemie qui constituent la capture. Un navire-hôpital, s'il fait partie de la marine militaire, n'est pas un véritable vaisseau de guerre ; il n'en porte pas la marque distinctive ; c'est un navire charitable... il ne saurait commettre un acte de guerre... » (2)

Partageant cette manière de voir, nous dirons que l'article 14 n'est pas applicable aux navires-hôpitaux des belligérants et qu'il ne peut pas être invoqué ici.

2° On a aussi fait valoir que l'article 15 de la Convention de 1907 (art. 17, *ibid.*) est rédigé dans les termes les plus généraux (3).

Cependant, si Fauchille et Politis admettent que selon le Rapport général le cas du navire de commerce n'est pas visé par l'article 15, on ne voit pas pourquoi le cas du navire-hôpital ne serait pas lui aussi exclu. C'est d'ailleurs ce qu'on a fait aux Conférences de 1937, 1947 et 1948.

A côté de ces opinions doctrinales, mentionnons encore certaines tendances qui se sont manifestées au cours des travaux préparatoires à la révision de la Convention de 1907. Elles visaient soit à assimiler les navires-hôpitaux aux navires de guerre sur le point qui nous occupe, soit à se fonder sur leur appartenance à un belligérant (4).

2) LIAITÉ

Selon une thèse soutenue par certains représentants de la Croix-Rouge à la Conférence de 1937, les blessés, malades et naufragés débarqués par des navires-hôpitaux doivent bénéficier du même régime que s'ils sont débarqués par des bateaux de commerce neutres (5).

Cette thèse, qui vaut pour tous les navires-hôpitaux des belligérants et des neutres, peut trouver une justification dans le fait que, à l'instar des navires de commerce des neutres, les navires-hôpitaux ne participent pas aux combats et déploient une activité charitable.

Pourtant, cette argumentation n'est pas très convaincante. Comme nous l'avons indiqué au début de ce paragraphe, les navires-hôpitaux des belligérants ne rendent pas un service exclusivement charitable en débarquant des victimes en pays neutre.

(1) Actes de 1899, partie III, p. 16.

(2) PICTET, *op. cit.*, p. 114.

(3) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 150.

(4) Voir, ci-dessus, p. 170 ; voir également PICTET, *op. cit.*, p. 124.

(5) Voir, ci-dessus, p. 170.

Enfin, par assimilation à d'autres cas, on pourrait aussi soutenir ici la thèse fondée sur la non-utilisation du pays neutre comme base d'opérations de guerre, et celle qui est fondée sur le droit de visite et de reprise (1).

3) SOLUTION MIXTE

Tel est le caractère de la thèse déjà citée de Pictet, qui est fondée sur la distinction entre les militaires nationaux et ennemis (2).

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

Comme dans le cas des navires de commerce des belligérants (3), les difficultés résultent du but hospitalier des navires-hôpitaux et de leur appartenance à un Etat belligérant.

Comment apprécier ces éléments contradictoires ? Pour les navires de commerce nous avons vu que la balance penchait en faveur de la liberté des militaires, étant donné que ces navires fonctionnent sous le commandement d'une autorité civile.

Quant au présent cas, la balance doit être également déséquilibrée, mais cette fois en faveur de l'internement des militaires, car les navires-hôpitaux fonctionnent régulièrement sous le commandement de l'autorité militaire. Il faut admettre que ces navires, faisant partie de l'armée belligérante, doivent aussi agir de manière à influencer le cours des hostilités. Après avoir rempli leur devoir humanitaire à l'égard des victimes reçues et soignées à bord, ils se demanderont tout naturellement s'il y a un intérêt militaire à les débarquer dans un pays neutre. Il convient donc de les assimiler ici aux navires de guerre des belligérants.

Remarquons d'autre part que si le régime des personnes débarquées était différent, des échanges pourraient intervenir entre les navires de guerre et les navires-hôpitaux en vue d'obtenir certains avantages, et cela serait certainement préjudiciable aux victimes elles-mêmes.

Encore qu'un représentant de la Croix-Rouge néerlandaise ait déclaré que les précédents historiques allaient dans le sens de la liberté, nous n'en connaissons, à notre regret, aucun (4).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 141-143.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 143-149.

(3) Voir, ci-dessus, p. 149.

(4) Voir, ci-dessus, p. 170.

Sans doute le cas se produit-il rarement dans la pratique, mais il est nécessaire de le prévoir conventionnellement, car s'il devait se produire, il pourrait porter sur un nombre très élevé de victimes.

2) LA MER TERRITORIALE

a) *La mer territoriale belligérante.*

Il n'y a aucune raison particulière pour appliquer aux militaires naufragés nationaux et ennemis un traitement différent de celui qui est valable pour la haute mer.

b) *La mer territoriale neutre.*

b¹) Pour les marins ennemis recueillis dans la mer territoriale neutre et pour les aviateurs ennemis qui l'ont été après avoir quitté leur aéronef militaire en dehors de cette mer territoriale la question se pose de savoir si leur situation pourrait être assimilée à celle des mêmes militaires recueillis par un navire de guerre belligérant.

Si les militaires recueillis par un navire-hôpital belligérant pouvaient être considérés comme tombés au pouvoir de l'ennemi, nous nous prononcerions en faveur de l'assimilation, c'est-à-dire pour la liberté des ennemis ; mais comme nous défendons la thèse que les navires-hôpitaux ne peuvent pas capturer des ennemis, la situation de ceux-ci doit-elle être assimilée à celle qu'ils ont en haute mer, c'est-à-dire, selon notre proposition, devraient-ils être internés ?

Nous avons déjà vu que (1) l'Etat neutre avait dans sa mer territoriale le droit et le devoir d'empêcher un belligérant d'agir au détriment de son adversaire ; par conséquent, il devrait libérer les ennemis débarqués sur son territoire par des navires faisant partie d'une armée belligérante. S'il décidait d'interner les ennemis recueillis dans sa mer territoriale et ensuite débarqués dans un de ses ports par un navire-hôpital d'un belligérant pour la seule raison que le sauvetage par ce navire ne constitue pas une capture, la situation devant être assimilée à celle de la haute mer, il permettrait que ce navire charitable agisse au détriment de son adversaire plus qu'un navire de guerre se trouvant dans les mêmes conditions. Il faut donc libérer également les victimes débarquées par les navires-hôpitaux des belligérants, mais il faut aussi justifier cette liberté.

Nous croyons que le problème peut être résolu en l'envisageant sous un autre angle. Bien que ces navires n'aient pas le droit de capturer des ennemis, il se peut néanmoins qu'ils violent la neutralité de l'Etat neutre littoral. S'ils recouraient à la force, soit contre celui-ci, soit contre les naufragés eux-mêmes, ils commettraient certainement un délit positif ; par conséquent, mise à part leur responsabilité

(1) Voir, ci-dessus, pp. 151-152.

découlant de cet acte illicite, les autorités de ces navires devraient restituer les naufragés au pays neutre et ceux-ci y seraient libres.

Si, au contraire, les naufragés sont recueillis avec leur consentement, il y aurait un délit d'omission au cas où ils ne seraient pas restitués au pays neutre, car les navires-hôpitaux font partie des forces militaires et ils sont soumis aux devoirs stricts de la neutralité ; par conséquent, les victimes qu'ils doivent restituer au pays neutre seraient également libres (1).

Relevons enfin qu'il n'y a pas de contradiction entre les principes que nous avons soutenus pour la haute mer d'une part et la mer territoriale neutre d'autre part, car un navire-hôpital qui recueille des naufragés dans la mer territoriale neutre se trouve presque dans la même situation qu'un navire de guerre belligérant, à la différence que l'acte de celui-ci constitue une capture ; par conséquent, l'Etat neutre, tenant compte de la violation de la neutralité commise par le navire-hôpital belligérant, a le droit, dans ce cas comme dans l'autre, de considérer ces navires comme ayant fonctionné sous une autorité civile (2).

En revanche, si les naufragés sont débarqués dans un port d'un autre Etat neutre, ils devraient être internés, la situation étant assimilée à celle de la haute mer sans qu'il y ait lieu de tenir compte de la violation de la neutralité commise par le navire-hôpital.

Dans ce cas, le second Etat neutre a le droit de considérer ce navire comme ayant fonctionné normalement sous une autorité militaire.

h²) Une autre question délicate se pose pour les nationaux. Par assimilation au cas du navire de guerre belligérant, doivent-ils être internés ?

Vu que les nationaux à bord du navire dans la mer territoriale neutre ne sont pas véritablement passés au pouvoir de leurs forces nationales, il nous paraît logique de les soumettre au régime prévu pour ce domaine ; par conséquent, ces naufragés seront libres s'ils sont débarqués dans un port de l'Etat littoral, tandis qu'ils seront internés s'ils sont débarqués dans un port d'un autre Etat neutre ; leur situation est ainsi assimilée à celle des naufragés recueillis en haute mer.

Relevons ici, parallèlement au précédent cas, qu'il y a encore une harmonie entre les principes que nous avons soutenus pour la haute mer et pour les mers territoriales neutres. En effet, un navire-hôpital qui fonctionne sous l'autorité militaire en haute mer perd en quelque sorte son caractère militaire quand il pénètre dans la mer territoriale neutre ; autrement dit il devient un navire neutralisé ; par conséquent, le critère du fonctionnement sous l'autorité civile s'applique

(1) Comparer la situation avec celle que nous avons envisagée pour les navires de commerce des belligérants, ci-dessus, pp. 151-152.

(2) Voir, ci-dessus, p. 115.

de lui-même (1). D'autre part, au cas où le navire-hôpital recueille des naufragés nationaux dans la mer territoriale d'un État neutre et les débarque dans le port d'un autre État neutre, il conserve le caractère militaire qu'il avait en haute mer.

§ 2. - Les navires-hôpitaux des neutres

Nous traiterons, dans ce paragraphe, le cas des navires-hôpitaux neutres qui restent au service de leur propre pays et nous distinguerons suivant qu'ils sont militaires ou non militaires.

L — LES NAVIRES-HOPITAUX MILITAIRES

A) Généralité et historique

Bien que la Convention « maritime » ne traite pas particulièrement du service auxiliaire des navires-hôpitaux militaires des neutres, son article 21/3 parle d'un « appel aux navires neutres » et mentionne « les bateaux de tous genres qui auront répondu à cet appel, ainsi que ceux qui spontanément auront recueilli des blessés, des malades ou des naufragés ». Il vise donc aussi les navires-hôpitaux qui font partie des forces armées de l'État neutre. D'autre part, outre cette interprétation formelle, il est évident que le service rendu par ces navires ne saurait être considéré comme davantage contraire à la neutralité que celui d'un navire de guerre neutre, car ce sont des navires charitables.

On doit cependant admettre qu'ils appartiennent à l'armée. Fauchille et Politis en déduisent la conséquence suivante :

« Il n'y aurait pas davantage contradiction à permettre le service auxiliaire aux navires privés neutres et à le refuser aux bâtiments neutres d'État. Car les devoirs de la neutralité sont autrement étroits pour les États que pour leurs sujets. L'autorisation de l'assistance est d'ailleurs beaucoup plus grave dans un cas que dans l'autre... » (2)

Mais malgré ce point de vue, on admet aujourd'hui que tous les navires neutres peuvent rendre un service occasionnel, pourvu qu'ils

(1) Voir, ci-dessus, p. 133.

(2) FAUCHILLE et POLITIS, *op. cit.*, p. 97.

ne gênent pas les opérations militaires et se conforment au droit de la neutralité.

D'autre part, le service hospitalier de ces navires présente l'avantage d'être impartialement accordé aux victimes des deux camps de belligérants.

La question principale qui se pose est de savoir si les navires-hôpitaux militaires des neutres ont la faculté d'amener les victimes à n'importe quel endroit ou s'ils ont l'obligation de les débarquer dans le pays neutre dont ils portent le pavillon. A défaut de dispositions conventionnelles, nous croyons qu'il faudrait les assimiler aux navires de guerre neutres en leur reconnaissant une compétence aussi large que celle envisagée pour ces derniers (1).

C'est à la Conférence d'experts gouvernementaux de 1947 que sur la proposition d'une délégation d'insérer les mots « vaisseaux de guerre neutres et navires-hôpitaux » avant les mots « navires de commerce », la Commission s'était demandé s'il ne faudrait pas établir une distinction entre les navires-hôpitaux neutres et belligérants (2).

Puis, à la suite de la Conférence de Stockholm, le C.I.C.R. fit la remarque suivante :

« Il ressort des comptes rendus de la XVI^e Conférence que celle-ci avait accepté la proposition d'ajouter la mention des navires-hôpitaux avant celle des navires de commerce. Cette modification n'a pas été reportée dans les textes soumis à l'Assemblée plénière, sans doute à la suite d'une erreur matérielle.

Cette mention paraît opportune. Il s'agirait ici, semble-t-il, des navires-hôpitaux de pays neutres, utilisés pour les propres besoins desdits pays, à l'exclusion des navires-hôpitaux neutres qui se sont mis sous la direction d'un belligérant (art. 21). » (3)

A la Conférence de 1949, aucune délégation ne se préoccupa du sort des victimes débarquées par des navires-hôpitaux militaires des pays neutres.

B) Droit applicable

1) SOLUTIONS DOCTRINALES

Pictet se prononce en faveur de la thèse de l'internement :

« Les premiers (les navires-hôpitaux militaires restés au service de leur propre marine), étant des navires publics, ne sont pas soumis au droit de visite : les naufragés qu'ils auraient pris à bord ne peuvent être capturés.

(1) Voir, ci-dessus, pp. 121-123.

(2) Voir, ci-dessus, p. 170.

(3) C.I.C.R., Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Remarques et propositions du Comité international de la Croix-Rouge, Document destiné aux Gouvernements invités par le Conseil fédéral suisse à la Conférence diplomatique de Genève, p. 28.

C'est précisément parce que les droits de visite et de reprise s'exercent envers les navires de commerce neutres que l'on a jugé devoir laisser libres les naufragés qu'ils débarquent. Par conséquent, les naufragés amenés en pays neutre par les navires-hôpitaux militaires au service de ce pays neutre devraient être internés, dans le sens de l'article 15 de la présente Convention. » (1)

Sans doute pourrait-on reprendre ici aussi les thèses avancées en faveur de l'internement ou de la liberté des victimes débarquées par des navires de guerre neutres (2).

2) SOLUTION PROPOSÉE

La solution que nous soutenons est celle de l'internement des victimes recueillies en haute mer, vu le fonctionnement du navire-hôpital sous une autorité militaire. A l'inverse de l'autorité d'un navire-hôpital belligérant qui doit tenir compte d'intérêts militaires, celle d'un navire-hôpital neutre doit s'abstenir de tout acte pouvant exercer une influence sur le cours des hostilités. Il se trouve donc dans la même situation que le navire de guerre neutre et les réserves prévues pour celui-ci en ce qui concerne la mer territoriale lui sont également applicables (3).

II. — LES NAVIRES-HOPITAUX NON MILITAIRES

A) Généralités et historique

En ses termes généraux, l'article 21 de la Convention « maritime » prévoit l'assistance occasionnelle de navires-hôpitaux non militaires des pays neutres, c'est-à-dire de navires utilisés par des Sociétés de secours ou des particuliers, y compris les embarcations, mentionnées à propos des navires-hôpitaux des belligérants, qui ne sont pas placées sous la direction d'une autorité militaire (4).

D'ailleurs, même en l'absence d'une telle disposition le service de ces navires, en tant qu'occasionnel, ne serait pas contesté, car ce sont des navires charitables, neutres et privés.

Il résulte de la dernière de ces qualités qu'ils ne sont pas obligés de débarquer les victimes recueillies dans un port de l'État neutre dont ils relèvent.

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 122.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 125-128.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 128-134.

(4) Voir, ci-dessus, p. 169.

Le sort de ces victimes en cas de débarquement en pays neutre n'a pas préoccupé les Conférences de la Croix-Rouge, probablement parce que cela se produit rarement.

B) Droit applicable

1) SOLUTIONS DOCTRINALES

Ici aussi la doctrine est restée longtemps muette, encore qu'on puisse reprendre les thèses avancées pour les navires de commerce neutres (1).

Seul Pictet s'est penché sur ce cas et s'est prononcé en faveur de la thèse de la liberté :

« Quant aux navires-hôpitaux privés, restés au service du pays neutre, la Convention ne leur est pas applicable. Ils sont assimilés à des navires de commerce neutres. Les belligérants peuvent exercer à leur égard le droit de visite et de reprise. Aussi, les naufragés que ces bateaux auraient recueillis, une fois débarqués dans le pays neutre, demeureront-ils libres. » (2)

2) SOLUTION PROPOSÉE

Pour notre part, nous proposons également la solution de la liberté, vu que ces navires fonctionnent sous une autorité civile. Les réserves que nous avons faites en ce qui concerne les navires de commerce neutres, soit pour la haute mer, soit pour la mer territoriale, seraient valables ici sans aucun changement (3).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 155-163.

(2) PICTET, *op. cit.*, p. 122.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 163-165.

CHAPITRE IV

AUTRES NAVIRES PUBLICS

Comme nous allons le voir au deuxième paragraphe de ce chapitre, quelques auteurs paraissent n'avoir en vue que les navires publics « civils » (1).

Il existe en effet d'autres navires affectés à un service public qui sont assimilés à des navires de guerre par le deuxième paragraphe de l'article 8 de « La Convention sur la haute mer » (2). Cependant, conformément à ce que nous avons déjà fait à propos des navires-hôpitaux, c'est encore en raison de la nature de leur service qu'il convient de les examiner en même temps que les navires publics civils.

§ 1. - Autres navires publics des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

La Convention « maritime » ne dit rien du service auxiliaire des navires publics des belligérants qui ne sont ni des navires de guerre proprement dits ni des navires-hôpitaux. Cependant, il ne faut pas en déduire qu'elle leur interdit de remplir un tel service d'une manière occasionnelle.

En outre, comme la plupart de ces navires sont soumis à la visite d'après le droit commun leur service ne saurait engendrer des difficultés pour les victimes recueillies.

(1) Voir la définition des navires publics civils, ci-dessus, p. 18.

(2) Voir le texte, ci-dessus, pp. 16-17.

Bien que les nécessités pratiques puissent conduire à un débarquement des victimes en pays neutre, nous n'avons pas constaté que des propositions spéciales aient été faites dans les conférences internationales ou dans la doctrine.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

A défaut de thèses propres à ce cas, nous pouvons nous référer aux thèses avancées à propos de tous les navires publics, militaires ou non militaires, et des navires privés.

Pour les navires publics civils, on pourrait relever ici, en faveur de la thèse de l'internement, les critères de la fonction publique ou l'appartenance du navire à l'Etat. Bien que ces critères ne soient pas expressément invoqués pour déterminer le sort des victimes débarquées, on peut déduire de ce que Fauchille et Politis pensent du service auxiliaire des bâtiments d'Etat et privés (1) qu'ils pourraient aussi s'appliquer. Donc, les devoirs de la neutralité étant ici plus stricts et plus étroits, les militaires débarqués en pays neutre par des navires publics des belligérants devraient y être internés.

En faveur de la thèse de la liberté, on pourrait invoquer le droit de visite et de reprise. Bien que ces navires soient généralement exemptes de capture, ils sont soumis à la visite et d'après la thèse fondée sur le critère général du droit de visite et de reprise ils devraient être libérés en pays neutre (2).

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

Les victimes de la guerre débarquées par des navires publics employés à des services gouvernementaux non militaires doivent être libérées en pays neutre si ces navires sont commandés par un fonctionnaire civil (3), et internées si ces mêmes navires sont placés sous l'autorité directe d'un officier de la marine militaire.

(1) Voir, ci-dessus, p. 176.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 142-143.

(3) Rappelons ici que la nature du service rendu par ces navires évoque inévitablement les circonstances de sauvetage prévues pour les navires de commerce belligérants. Voir, ci-dessus, pp. 149-151.

Nous constatons ici que l'incorporation dépend des conditions de fond et de forme du navire public.

En effet, un navire public employé uniquement à des fins pacifiques n'a pas de relations directes avec les hostilités tant qu'il est soumis à l'autorité civile. Par contre, même s'il continue de remplir le même service après avoir passé au pouvoir de l'autorité militaire, on ne pourra guère prétendre que ce transfert est purement formel et qu'il n'y a pas eu de changements dans les intérêts envisagés. Il est certes possible que l'intérêt civil soit seul affecté par le transfert, mais il est beaucoup plus probable, dans les conditions normales, que le belligérant avait un intérêt militaire à associer ces navires à la marine de guerre comme auxiliaires. Il y a là tout au moins une présomption que l'Etat adverse et l'Etat neutre seront obligés d'admettre. Nous pouvons donc les assimiler facilement aux navires-hôpitaux militaires.

2) LA MER TERRITORIALE

Tenant compte des particularités de ce domaine et de ces navires, nous appliquons aux navires publics civils les solutions prévues pour les divers cas particuliers se présentant à propos des navires de commerce des belligérants (1), et aux navires publics militaires les solutions correspondantes en ce qui concerne les navires-hôpitaux militaires des belligérants (2).

§ 2. - Autres navires publics des neutres

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

A l'encontre du cas précédent, le service auxiliaire rendu par des navires publics des pays neutres, autres que leurs navires de guerre et leurs navires-hôpitaux militaires, est prévu par l'article 21 de la Convention « maritime ». En effet, le deuxième alinéa de cet article emploie l'expression générale de « bateaux de tous genres » et le troisième alinéa stipule que ceux-ci ne pourront être capturés pour le fait du transport de blessés, de malades ou de naufragés.

(1) Voir, ci-dessus, pp. 151-152.

(2) Voir, ci-dessus, p. 174-176.

Cependant, comme dans le cas précédent, le débarquement des victimes en pays neutre par les navires en question ne fut pas l'objet de discussions dans les conférences internationales.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

Avant de passer à l'exposé des thèses spécifiquement avancées pour ces navires, il convient ici aussi de se référer aux thèses établies à propos de tous les navires publics, militaires ou non militaires, et des navires privés.

Oppenheim se prononce en faveur d'une solution mixte. Selon lui, les victimes de la guerre recueillies par des navires publics civils en haute mer doivent être internées et celles qui sont admises à bord de ces navires dans la mer territoriale intéressée doivent être libres. Comme nous avons déjà exposé son argumentation en ce qui concerne la mer territoriale neutre (1) à propos des navires de guerre neutres auxquels il assimile les navires publics civils des pays neutres, nous nous occuperons seulement de la situation des victimes recueillies en haute mer.

Oppenheim relève qu'un cas survenu pendant la Première Guerre mondiale suscita des difficultés quant à la correcte interprétation de l'article 13 de la Convention de 1907.

« It speaks only of neutral *men-of-war*, and says nothing concerning the case in which other neutral *public vessels* — such as lightships, revenue cutters, and the like — rescue wounded, sick, or shipwrecked soldiers or sailors. There ought to be no doubt that this article must be applied to such vessels by analogy, although during the First World War it was reported that Holland did not detain, but released, a number of German airmen who had been rescued by a Dutch public light-ship. » (2)

Pictet partage également ce point de vue (3).

La question se pose de savoir, cependant, quelle est la justification de cette thèse. Se trouve-t-elle dans la qualité publique des navires ou dans l'impossibilité pour les belligérants d'exercer le droit de visite et de reprise ?

Il résulte des opinions de ces auteurs sur les navires de guerre neutres qu'ils s'attachent plutôt au deuxième critère.

(1) Bien que vague, cette argumentation est implicitement basée sur le fait d'être soustrait aux forces ennemies. Voir, ci-dessus, pp. 107-108 et 127.

(2) OPPENHEIM, *op. cit.*, vol. II, p. 733, note 2.

(3) PICTET, *op. cit.*, p. 109, note 1.

En effet, bien que Oppenheim se soit contenté de faire une référence à l'article 13 de la Convention de 1907 en vue de déterminer la solution applicable aux victimes débarquées par des navires de guerre neutres, il ressort de ce qu'il a expressément soutenu pour les navires de commerce des neutres (1) que le critère de l'internement pour les personnes débarquées par des navires de guerre neutres est également le droit de visite et de reprise. En vertu de l'analogie établie par l'auteur, il en serait de même pour d'autres navires publics des pays neutres.

Cependant, il faut reconnaître que cette conclusion n'est pas en harmonie avec la thèse que Oppenheim lui-même soutient à l'égard des navires neutres soumis à la visite. En effet, après avoir remarqué que les navires de guerre neutres ne sont pas l'objet propre du droit de visite et de perquisition des belligérants, l'auteur ajoute :

« Doubt exists as to the position of public neutral vessels not sailing in the service of armed forces, e.g. mail-boats belonging to a neutral State. It is asserted that, if commanded by an officer of the navy, they must be treated in the same way as men-of-war, but that it is desirable to ask the commanders to give their word of honour assuring the absence of contra-hand and unneutral service. » (2)

Par contre, ceux qui sont dirigés par un commandant civil devraient être traités, d'après l'auteur, de la même façon que les navires de commerce.

B) Solution proposée

1) LA HAUTE MER

Comme dans le cas précédent, nous distinguons parmi les navires publics des pays neutres ceux qui sont civils et ceux qui sont militaires ; par conséquent, les militaires débarqués par les premiers sont libres (3), et ceux qui sont débarqués par les seconds doivent être internés.

Cette solution est aussi préconisée, mais pour des raisons différentes, par les partisans de la thèse fondée sur le droit de visite. Elle est en outre conforme à la pratique citée plus bas.

(1) Voir, ci-dessus, p. 159.

(2) OPPENHEIM, *op. cit.*, vol. II, p. 849. Relevons que OPPENHEIM place les paquebots-poste parmi les navires publics, tandis que la doctrine les tient en général pour des navires privés.

(3) Comme dans le cas d'autres navires publics des belligérants, la nature du service rendu par ces navires évoque les circonstances de sauvetage prévues pour les navires de commerce neutres. Voir, ci-dessus, pp. 163-164.

2) LA MER TERRITORIALE

Nous appliquons également à ces navires, suivant qu'ils sont placés sous une autorité civile ou militaire, les solutions prévues pour les divers cas particuliers se présentant à propos des navires de commerce neutres (1) d'une part et des navires-hôpitaux militaires neutres d'autre part (2).

C) Pratique des Etats

Pendant la Première Guerre mondiale, la Hollande n'interna pas, mais libéra un certain nombre d'aviateurs qui avaient été recueillis par un bateau-feu hollandais (3).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 164-165.

(2) Voir, ci-dessus, p. 178.

(3) OPPENHEIM, *op. cit.*, vol. II, p. 733, note 2.

TITRE II

Les cas des aéronefs

CHAPITRE PREMIER

LES AÉRONEFS DE GUERRE

§ 1. - Les aéronefs de guerre des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Le respect du domaine aérien de l'Etat neutre, étant absolu et complet, paraît, comme celui du domaine terrestre, rigoureusement s'imposer, tandis que les règles relatives au domaine maritime sont moins sévères, puisqu'elles permettent notamment le passage inoffensif des navires de guerre dans la mer territoriale neutre, leur séjour dans des ports neutres à certaines conditions, et la garde des prisonniers de guerre à leur bord.

L'obligation stricte de respecter les frontières neutres et la neutralité aérienne résulte d'abord de la règle générale, proclamée à l'article premier de la Convention de La Haye de 1907, sur les droits et les devoirs des Puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre, selon lequel le territoire neutre est inviolable. Ce principe a été réaffirmé aux articles 39 et 40 du Projet de règles de la guerre aérienne élaboré en 1923 par une Commission internationale de juristes qui en avait été chargée par la Conférence de Washington de 1922. L'article 39 déclare que les aéronefs des belligérants sont tenus de respecter les droits des Puissances neutres et de s'abstenir dans la juridiction d'un Etat neutre de tout acte qu'il est du devoir de cet

Etat d'empêcher. L'article 40 établit l'interdiction, plus stricte pour les aéronefs militaires belligérants, de pénétrer dans la juridiction d'un Etat neutre.

D'autre part, la Puissance neutre a le droit et l'obligation d'empêcher l'entrée et le passage des aéronefs militaires à travers son domaine aérien. L'article 42 des Règles aériennes de 1923 déclare :

« Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose, pour empêcher l'entrée dans sa juridiction des aéronefs militaires belligérants et pour les contraindre à atterrir ou à amerrir, s'ils y ont pénétré. »

Quoique l'article 42 ne fasse pas de distinction entre les motifs de l'entrée dans la juridiction neutre, le droit humanitaire comporte, comme dans les domaines terrestre et maritime, une exception à la règle quand il s'agit de sauver ou de protéger des vies humaines.

L'article 42 semble obliger l'Etat neutre à contraindre les aéronefs militaires à atterrir ou à amerrir sans qu'un avertissement préalable soit nécessaire. Mais les auteurs estiment que les autorités neutres devraient procéder à une sommation régulière et la pratique va généralement dans le même sens.

De même, l'article ne fait pas de distinction entre l'entrée intentionnelle et l'entrée faite par erreur. Kroell trouve cette disposition trop sévère et préconise en cas d'erreur la possibilité pour les autorités neutres d'inviter l'aéronef à quitter immédiatement le domaine aérien neutre (1).

S'il s'agit d'un aéronef de guerre, le droit aérien impose à la fois l'internement de son équipage et de ses passagers militaires et celui de l'appareil lui-même ; on ne peut donc guère s'attendre qu'un tel aéronef débarque volontairement des victimes dans un port neutre.

Malgré l'importance du cas, on ne rencontre pas dans les Conventions de Genève de disposition le concernant. Peut-être n'a-t-on pas voulu intervenir davantage dans le domaine du droit aérien.

En effet, la question fut posée d'une manière générale par le C.I.C.R. lors de la Conférence de 1948. Après avoir remarqué une lacune dans l'article 15 en ce qui concerne les navires-hôpitaux et les navires de commerce des belligérants, le C.I.C.R. ajouta :

« La même lacune existe dans cet article pour les aéronefs ; on n'y mentionne en effet que les aéronefs privés et neutres.

On peut se demander s'il ne faudrait pas traiter le cas pour toutes les espèces d'aéronefs. Mais, est-ce dans la Convention " maritime " qu'une telle réglementation doit trouver sa place ? Si tel n'est pas le cas, il faudrait sans doute supprimer ici toute mention des aéronefs. » (2)

La réponse aurait dû être affirmative, car la Convention « maritime » ne s'occupe pas seulement des victimes de la guerre maritime

(1) KROELL, *Traité de droit international public aérien*, t. II, p. 286.

(2) C.I.C.R., XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge, Projets de Conventions révisés ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Addenda, Rapport du Comité international de la Croix-Rouge (Sous-point III de l'ordre du jour de la Commission juridique) (n° 4 bis), p. 7.

et de leur transport par des véhicules maritimes, mais de tous les blessés, malades ou naufragés se trouvant en mer. Elle aurait donc dû envisager tous les moyens de sauvetage et de transport pouvant jouer un rôle dans l'assistance maritime et notamment les aéronefs.

Quant au silence du Projet de règles de la guerre aérienne de 1923 sur le sort des victimes transportées par aéronefs, il s'explique par le fait que l'article 42 n'avait pas à distinguer suivant qu'un aéronef militaire belligérant transporte ou non de telles victimes, car le sort de tous les occupants est le même.

Relevons pour terminer que les aéronefs de guerre comprennent tous les moyens de transport aérien, avions, hydravions ou amphibies, qui appartiennent aux forces belligérantes et prennent une part active aux hostilités, tels que les aéronefs de guerre proprement dits, les aéronefs de transport, les aérostats et les hélicoptères.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

En l'absence d'une solution générale allant dans le sens de la liberté ou d'une solution mixte, il nous reste à examiner la solution de l'internement qui est soutenue sous deux formes :

1) ASSIMILATION A LA GUERRE MARITIME

Fauchille déclarait au début de notre siècle :

« C'est aux navires et non aux troupes continentales qu'il convient d'assimiler les ballons publics des belligérants. Car les nécessités pratiques de la guerre aérienne se rapprochent davantage de celles de la guerre maritime que celles de la guerre terrestre. Comme les navires, et à la différence des armées en campagne, les aérostats ne trouvent point dans le milieu où ils fonctionnent les ressources indispensables à leur existence, et ils ne peuvent avoir à leur bord que des provisions limitées. » (1)

« En ce qui concerne les blessés et les malades, l'humanité veut qu'ils puissent être déposés par les aérostats sur le territoire neutre, et les principes de la neutralité exigent qu'après guérison ils soient internés sur ce territoire aux frais du pays du ballon qui les a débarqués, à moins d'être reconnus impropres au service militaire. » (2)

(1) FAUCHILLE, « Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats », *R.G.D.I.P.*, t. VIII, 1901, pp. 448-450, note 2.

(2) *Id.*

Dans cet ordre d'idées, Balladore Pallieri (*La guerra*, p. 423) estime, selon Accioly, que :

« ...par analogie avec les principes admis dans la guerre maritime, les aéronefs de guerre belligérants, amenés par force majeure (par exemple, tempête ou grosse avarie) à pénétrer dans l'atmosphère d'un pays neutre, ne doivent pas être violemment repoussés et empêchés d'atterrir, ni saisis s'ils atterrissent. » (1)

Conformément à cette thèse, le pilote blessé d'un aéronef qui fait atterrissage ou amerrissage sur le territoire neutre, par force majeure relevant de son état personnel, pourrait repartir après avoir été soigné dans un délai convenable, étant donné que dans cette hypothèse il n'y a pas de survol intentionnel constituant un acte illicite (2).

2) ASSIMILATION A LA GUERRE TERRESTRE

En doctrine, la majorité se prononce pour l'internement de l'équipage et des autres passagers militaires de l'aéronef en cas d'atterrissage ou d'amerrissage en territoire neutre.

Ainsi, Kroell (3), Accioly (4) et Spaight (5) préconisent cette solution, qui a aussi été retenue dans les Règles aériennes de 1923, dont l'article 42 déclare dans sa deuxième partie :

« Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour interner tout aéronef militaire belligérant, qui se trouve dans sa juridiction, après atterrissage ou amerrissage provoqué par une cause quelconque, ainsi que son équipage et ses passagers s'il y en a. »

L'article 95 du texte élaboré par un groupe de juristes qui a été constitué en 1927 et 1928, sous les auspices de la Faculté de Droit de l'Université de Harvard, contient une disposition analogue :

« A neutral State shall use the means at its disposal :

(a) To prevent belligerent military aircraft from entering its territory ;
and

(b) To compel them to alight if they entered ; and

(c) To intern them after they have alighted, whether the landing be voluntary or forced, together with persons and property on board. » (6)

(1) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, pp. 354-355, note 5 ; pour d'autres opinions et pratiques au cours de la Deuxième Guerre mondiale, voir SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, pp. 430-431.

(2) *Id.*

(3) KROELL, *op. cit.*, t. II, p. 286.

(4) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 355, note 1.

(5) SPAIGHT, *op. cit.*, pp. 420-428 et 445, note 1.

(6) « Draft Convention on Rights and Duties of Neutral States in Naval and Aerial War », *A.J.I.L.*, vol. 33, 1939, Suppl., p. 194.

B) Solution proposée

Nous proposons d'une manière générale la solution adoptée par l'article 42, mais nous devons lui apporter quelques précisions et commentaires :

1° Par « passagers », il faudrait entendre uniquement les « passagers militaires », car le droit international ne stipule pas que les civils seront internés en pays neutre.

2° Le terme d'« aéronef militaire » ne devrait pas couvrir les aéronefs sanitaires militaires, car ceux-ci ne sont pas internés en pays neutre et leurs passagers militaires n'y sont internés que s'ils ont été débarqués du consentement de l'autorité locale (1). Il faudrait donc employer le terme d'« aéronef de guerre ».

3° Les causes de l'entrée dans la juridiction neutre ne jouent aucun rôle pour l'internement. Peu importe qu'elle ait eu lieu afin de chercher asile en territoire neutre, ou à la suite d'une panne, de mauvaises conditions atmosphériques ou météorologiques ou d'une fuite devant l'ennemi, ou encore qu'elle ait eu lieu par erreur. Car dans tous ces cas l'aéronef a commis une violation du territoire, et par conséquent, une violation de la neutralité. Le droit aérien est donc ici plus sévère que le droit maritime et cela se comprend en raison des difficultés du contrôle et des dangers résultant de la vitesse de l'aéronef.

4° L'article 42 prévoit que l'internement s'applique aux militaires aussitôt que l'aéronef a atterri ou amerri. Le débarquement n'est donc pas un élément nécessaire.

5° L'article 42 ne s'applique pas au cas de l'aéronef qui amerri dans la mer territoriale neutre pour y recueillir des naufragés. Ceux-ci devraient être traités comme s'ils avaient été recueillis par des navires de guerre belligérants (2).

C) Pratique des Etats

Pendant les deux Grands Conflits mondiaux, les Etats neutres appliquèrent à l'égard des aéronefs de guerre des belligérants des normes aussi sévères que celles des Règles aériennes. Des dispositions analogues se trouvent en effet dans plusieurs législations nationales :

(1) Les aéronefs qui sont entrés dans la juridiction neutre à bord d'un navire ne sont pas internés non plus, car ce cas n'est visé ni dans la première partie de l'article 42, ni dans la deuxième partie.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 110-115.

L'article 21 du Décret brésilien du 23 mai 1933 sur la neutralité dispose :

« The aircrafts of the belligerents may not fly over the territory or jurisdictional waters of Brazil without previous authorization. And those which, without authorization, land upon Brazilian territory or waters shall be detained.

Military aircrafts shall not be given permission to fly over Brazilian territory. » (1)

Après avoir interdit à son article 2/4 l'entrée ou le passage, dans la juridiction de l'Etat, d'aéronefs militaires belligérants ou d'aéronefs assimilés à ceux-ci, la Déclaration de neutralité de la Belgique du 3 septembre 1939, déclare à son article 4/3 que :

« Les aéronefs militaires ou appareils y assimilés appartenant aux belligérants qui pénétreraient dans la juridiction de l'Etat seront saisis et leurs équipages internés. Ces aéronefs pourront être forcés d'atterrir ou d'amerrir dans le cas où ils ne le feraient pas volontairement. » (2)

Après avoir interdit à son article 2/4 l'entrée dans ou le passage à travers la juridiction de l'Etat des avions militaires, des avions affectés au transport de troupes et des avions en état de perpétrer une attaque immédiate, la Proclamation de neutralité des Pays-Bas du 3 septembre 1939 dispose également à son article 4/3 que :

« Les avions militaires des belligérants ou les avions y assimilés aux termes de l'article 2 sous 4°, qui entreraient dans la juridiction seront internés avec leurs équipages et les militaires se trouvant à bord. » (3)

Le Décret-loi brésilien, n° 2.983, du 25 janvier 1941 se prononce aussi dans ce sens (4).

En revanche, la Déclaration générale de neutralité, approuvée en la ville de Panama, le 3 octobre 1939, soutient plutôt les principes régissant l'asile maritime. En effet, selon Accioly, cette Déclaration a posé les principes suivants :

« a) seront internés, aussi bien que les équipages respectifs, jusqu'à la fin des hostilités, ceux qui descendront sur le territoire d'une république américaine ; b) mais seront exemptés de l'internement ceux dont la descente aura été causée par une avarie établie. » (5)

Pendant le Premier Conflit mondial, deux cas d'amerrissage furent résolus par l'internement :

En août 1914, l'équipage d'un hydravion tombé en pleine mer et ensuite rejeté sur les côtes des îles de Schiermonnikoog fut interné par les autorités hollandaises (6).

(1) DEAK et JESSUP, *A Collection of Neutrality Laws, Regulations and Treaties of Various Countries*, vol. I, p. 96.

(2) *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939, pp. 582 et 583.

(3) *Ibid.*, p. 583.

(4) Voir, ci-dessus, p. 116.

(5) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 357 ; voir également, « General Declaration of Neutrality of the American Republics », *A.J.I.L.*, vol. 34, 1940, Suppl., p. 11.

(6) SANDIFORD, « La neutralité aérienne », *R.G.D.I.P.*, t. XXXIX, 1932, pp. 763-764, note 64.

Le Gouvernement danois adopta la même attitude :

« *Le Temps* du 2 décembre 1914 a annoncé que des aviateurs tombés en mer près de l'île de Fanö avaient été internés. On a dit même qu'un aéronaute jeté quelques jours plus tard sur la côte danoise avait été interné à raison de son refus de s'engager à ne pas quitter le pays (*Temps* du 8 décembre 1914). » (1)

§ 2. - Les aéronefs de guerre des neutres

L — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

En prévoyant à son article 15 le cas de l'aéronef militaire neutre, la Convention de 1949 paraît élargir le cadre de l'hospitalité en pays neutre. Cependant, même en l'absence d'une telle disposition, il aurait été facile d'assimiler ce cas à celui du navire de guerre.

A la Conférence de 1949, l'amendement déposé par la délégation de l'Australie visait à ajouter après « vaisseau de guerre neutre » les mots « ou d'un aéronef militaire neutre ». En effet, de l'avis de cette délégation :

« Il faut prévoir le cas d'un aéronef amerrissant et recueillant des naufragés. » (2)

La Commission I accepta cet amendement et dans son Rapport à l'Assemblée plénière, elle déclara :

« Tenant compte des possibilités actuelles, la Commission I a assimilé à ce cas (le navire de guerre neutre), le sauvetage par un aéronef militaire neutre. » (3)

Mais, c'est l'Assemblée plénière qui donna à l'article 15 sa forme finale, en prévoyant l'internement « torsque le droit international le requiert ».

Signalons que le présent cas fut également prévu à l'article 43 des Règles aériennes de 1923.

(1) ROLLAND, « Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens », *R.G.D.J.P.*, t. XXIII, 1916, p. 589, note 1.

(2) Actes de 1949, t. II - A, p. 60.

(3) *Ibid.*, p. 194.

II. — ARTICLE 15 DE LA CONVENTION MARITIME

Nous avons déjà parlé de cet article à propos des navires de guerre neutres, mais il convient d'en rappeler la teneur :

« Si des blessés, des malades ou des naufragés sont recueillis à bord d'un vaisseau de guerre neutre ou par un aéronef militaire neutre, il devra être pourvu, lorsque le droit international le requiert, à ce qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part à des opérations de guerre. »

Le rapport entre cet article et l'article 17 ayant été examiné plus haut (1), nous signalerons ici un autre aspect du problème, à savoir qu'un navire de guerre neutre débarque toujours les victimes dans un port neutre, tandis qu'un aéronef militaire neutre peut les débarquer dans tout endroit du pays neutre se prêtant à une telle opération. Cette différence conduira peut-être, lors de la révision de la Convention « maritime », à traiter les cas des aéronefs dans des dispositions distinctes.

D'autre part, si l'article 15 parle de « vaisseau de guerre neutre », il emploie les termes « aéronef militaire neutre » qui s'appliquent à tout aéronef militaire, y compris l'aéronef sanitaire resté au service du pays neutre. On peut donc se demander si on a voulu exclure les navires-hôpitaux ou si par aéronef militaire on a entendu seulement l'aéronef de guerre, à l'exclusion de l'aéronef sanitaire.

Contrairement à l'article 17, l'article 15 détermine la nature des moyens de transport, mais ni l'un, ni l'autre article ne précise dans quelles circonstances l'internement s'appliquera, puisqu'ils renvoient tous deux au droit international. Nous sommes donc obligés de nous référer à la doctrine pour interpréter le droit international.

III. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

La doctrine, qui défend la solution mixte, s'est surtout développée à partir de l'article 43 du Projet de règles aériennes de 1923 (2). Celui-ci dispose :

« Le personnel d'un aéronef militaire belligérant, désemparé, qui a été sauvé en dehors des eaux territoriales neutres et amené dans la juridiction d'un Etat neutre par un aéronef militaire neutre, et qui y a été débarqué, sera interné. »

(1) Voir, ci-dessus, pp. 120-123.

(2) KROELL, *op. cit.*, t. II, pp. 287-288 ; ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 356 ; SPAIGHT, *op. cit.*, p. 445 ; MING-MINFENG, *op. cit.*, pp. 99-100.

B) Solution proposée

Nous nous rallions à la solution adoptée dans cet article 43, mais nous devons lui apporter quelques précisions et commentaires :

1° Aux termes de cet article, seuls sont sujels à l'internement les membres du « personnel de l'aéronef », c'est-à-dire les personnes chargées d'assurer son fonctionnement. Il faudrait donc, comme à l'article 42, y ajouter une référence aux passagers et préciser en outre que seuls les « passagers militaires » doivent être internés (1).

2° Le terme « aéronef militaire » employé à l'article 43 appelle les mêmes remarques que le terme correspondant de l'article 15 de la Convention « maritime » (2).

3° L'article 43 permet à un aéronef militaire neutre de débarquer des militaires, soit dans le pays neutre dont il relève, soit dans un autre pays neutre. Cependant, le consentement de celui-ci serait nécessaire pour le débarquement (3).

4° Si l'on prévoit que l'internement s'impose pour les militaires recueillis en haute mer, il conviendrait de réserver des arrangements contraires conclus entre les Etats intéressés, comme on l'a fait à l'article 17 de la Convention « maritime » (4).

5° Il découle de l'article 43 que les aviateurs naufragés recueillis dans la mer territoriale neutre seraient libres, à la condition toutefois que leur aéronef de guerre ne soit pas entré dans la mer territoriale neutre, car si tel était le cas, il faudrait appliquer l'article 42 dont la portée est générale et absolue.

En dehors de ce cas indirectement prévu par l'article 42, il nous reste à signaler que les principes et les solutions que nous avons déjà adoptés pour les navires de guerre neutres en ce qui concerne les militaires recueillis dans la mer territoriale belligérante ou neutre valent également pour les aéronefs de guerre neutres (5).

C) Pratique des Etats

Parallèlement à l'article 27 de la Loi italienne sur la neutralité de 1938, relatif au navire de guerre neutre, l'article 30 de cette loi prévoit que les militaires belligérants sauvés hors des eaux territoriales de l'Etat par un aéronef militaire seront internés (6).

(1) Voir, ci-dessus, p. 190.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 190 et 193.

(3) Rapport général des experts, La guerre aérienne, Revision des lois de la guerre, p. 265.

(4) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, p. 356.

(5) Voir, ci-dessus, pp. 128-134.

(6) Voir l'article 30, « Legge di neutralità », *Riv. D.I.*, 1938, p. 325.

CHAPITRE II

LES AÉRONEFS DE COMMERCE

§ 1. - Les aéronefs de commerce des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Il est clair que l'intervention d'un tel aéronef sera beaucoup plus rare que celle d'un navire de commerce d'un pays belligérant. L'histoire du droit humanitaire ne connaît d'ailleurs aucun projet qui aurait été présenté à ce sujet à des Conférences internationales de la Croix-Rouge.

II. — DROIT APPLICABLE

La doctrine ne s'est pas non plus penchée sur ce problème et l'on peut seulement se référer aux thèses exposées pour les navires de commerce des belligérants (1).

La solution que nous proposons pour ces aéronefs est également celle que nous avons soutenue pour les navires de commerce des belligérants (2).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 140-149.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 149-152 ; voir également en ce qui concerne la pratique, ci-dessus, pp. 152-153.

§ 2. - Les aéronefs de commerce des neutres

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Contrairement au cas précédent, celui-ci paraît devoir se produire assez fréquemment, car le transport aérien au-dessus de la mer se fait souvent par des hydravions, et ceux qui rentrent vers leur pays neutre, pourraient secourir des naufragés et les débarquer dans un port neutre.

Néanmoins, on ne trouve aucune disposition à leur sujet dans les conventions, ni même dans les projets préparés par des conférences internationales comme celles de la Croix-Rouge.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutiona doctrinales

En revanche, la doctrine nous fournit une documentation assez riche.

1) INTERNEMENT

Comme nous l'avons vu à propos des navires de commerce des neutres, Rolland soutient rigoureusement l'internement des aviateurs recueillis par de tels navires, soit en haute mer, soit dans la mer territoriale neutre (1). Il résulte de sa thèse générale qu'elle est également applicable aux aéronefs de commerce des neutres.

2) LIBERTÉ

En faveur de la thèse de la liberté générale, on pourrait également invoquer les thèses avancées dans ce sens pour les navires de commerce des neutres (2).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 156-157.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 167-168.

3) SOLUTION MIXTE

Accioly (1), Kroell (2) et Spaight (3) assimilent expressément les naufragés recueillis en haute mer par des aéronefs de commerce des pays neutres à ceux qui y sont recueillis par des navires de commerce neutres des mêmes pays.

Les deux premiers de ces auteurs ne se prononcent pas au sujet du sort des naufragés recueillis dans la mer territoriale neutre. Mais il résulte de leur opinion générale à l'égard de l'entrée d'un aéronef de guerre dans la juridiction neutre que les aviateurs recueillis dans ce domaine devraient être internés.

En revanche, Spaight déclare expressément que les militaires naufragés entrés avec leur aéronef dans la juridiction neutre doivent être internés s'ils sont débarqués dans un port de l'Etat intéressé, et libérés s'ils sont débarqués dans un port d'un autre Etat neutre (4).

B) Solution proposée

Les solutions que nous proposons ici pour la haute mer et la mer territoriale sont celles que nous avons déjà soutenues pour les navires de commerce des neutres (5).

C) Pratique des Etats

L'article 5/1 de la Proclamation de neutralité des Pays-Bas de 1939 prévoit la liberté des naufragés amenés de la mer par un avion non militaire, à moins d'un arrangement contraire en sens contraire (6).

(1) ACCIOLY, *op. cit.*, t. III, pp. 356-357.

(2) KROELL, *op. cit.*, t. II, p. 290.

(3) SPAIGHT, *op. cit.*, pp. 445-446.

(4) *Ibid.*, p. 447 ; MING-MINPENG, *op. cit.*, pp. 101-102.

(5) Voir, ci-dessus, pp. 163-165.

(6) Voir, ci-dessus, pp. 152-153.

CHAPITRE III

LES AÉRONEFS SANITAIRES

§ 1. - Les aéronefs sanitaires des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Autant, parmi les véhicules maritimes des belligérants, le rôle des navires-hôpitaux se révèle important en raison de leur équipement spécial permettant un traitement à bord, autant celui des aéronefs sanitaires apparaît-il fort utile en raison de leurs services rapides.

Ils peuvent débarrasser plus rapidement les unités combattantes ou non combattantes de leurs blessés, malades et naufragés et sauver des victimes encerclées ou isolées ; leur grande liberté de manœuvre leur permet de survoler la terre et la mer et d'atterrir ou amerrir aisément. Enfin, ils échappent facilement au contrôle de l'adversaire, et par conséquent, à la visite et à la reprise des victimes de la guerre.

Cependant, malgré les circonstances favorables dans lesquelles ils exercent normalement leurs activités, il n'est pas exclu qu'ils doivent une fois ou l'autre atterrir ou amerrir dans un port neutre pour épargner à leurs blessés et malades graves le surcroît de souffrance que leur causerait un trajet plus long et plus risqué jusqu'à la terre nationale. C'est ce qui peut notamment arriver lors de combats navals ou aériens dans des mers très lointaines. De mauvaises conditions atmosphériques ou des difficultés mécaniques pourraient également rendre nécessaire un atterrissage ou un amerrissage dans un pays neutre et conduire éventuellement au débarquement des blessés, malades et naufragés.

Contrairement à la situation d'un aéronef militaire belligérant, un aéronef sanitaire belligérant peut entrer dans la juridiction neutre, y atterrir ou amerrir et en sortir sans aucun changement dans la condition de l'aéronef ni dans celle des victimes qu'il transporte.

Sa situation est presque la même que celle d'un navire de guerre belligérant, sauf que les conditions de l'entrée et du passage de l'aé-

ronef sanitaire sont différentes. En effet, le premier alinéa de l'article 40 de la Convention « maritime », pose le principe général suivant :

« Les aéronefs sanitaires des Parties au conflit pourront, sous réserve du deuxième alinéa, survoler le territoire des Puissances neutres et y atterrir ou amerrir en cas de nécessité ou pour y faire escale. Ils devront notifier préalablement aux Puissances neutres leur passage sur leur territoire et obéir à toute sommation d'atterrir ou d'amerrir. Ils ne seront à l'abri des attaques que durant leur vol à des altitudes, à des heures et suivant des itinéraires spécifiquement convenus entre les Parties au conflit et les Puissances neutres intéressées. »

L'alinéa 2 du même article ajoute :

« Toutefois, les Puissances neutres pourront fixer des conditions ou restrictions quant au survol de leur territoire par les aéronefs sanitaires ou à leur atterrissage. Ces conditions ou restrictions éventuelles seront appliquées d'une manière égale à toutes les Parties au conflit. »

Notons que des conditions ou restrictions peuvent aussi être fixées pour les navires de guerre belligérants.

Cet article 40, avec son troisième alinéa dont nous allons parler tout à l'heure, avait été préparé par le C.I.C.R., avec le concours du professeur Alex Meyer, expert de droit aérien, et présenté à la Conférence internationale de la Croix-Rouge de 1948 (1).

A la Conférence de 1949, le troisième alinéa subit quelques changements. En effet, sur la proposition de la délégation de la Belgique, on ajouta la mention des « naufragés » (2), et l'Assemblée plénière introduisit l'incise « lorsque le droit international le requiert ».

II. — ALINÉA 3 DE L'ARTICLE 40 DE LA CONVENTION MARITIME

Cet alinéa est ainsi conçu :

« Les blessés, malades ou naufragés débarqués, avec le consentement de l'autorité locale, sur un territoire neutre par un aéronef sanitaire, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'Etat neutre avec les Parties au conflit, être gardés par l'Etat neutre, lorsque le droit international le requiert, de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre. Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par la Puissance dont dépendent les blessés, malades ou naufragés. »

D'après la thèse que nous avons déjà soutenue (3), cet alinéa n'introduit pas une exception au principe général posé par l'article 17, en excluant de celui-ci le cas des aéronefs sanitaires des belligérants.

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 225, note 1.

(2) Actes de 1949, t. II - A, p. 137.

(3) Voir, ci-dessus, pp. 82-84.

L'objet de l'article 17 est seulement le sort des victimes de la guerre débarquées dans un port neutre, mais par tous les moyens de transport, tandis que celui de l'article 40 est le sort des victimes débarquées dans tout le pays neutre par les seuls aéronefs sanitaires des belligérants. Par conséquent, l'article 40 prévoit aussi le sort des victimes de la guerre débarquées dans un port neutre par des aéronefs sanitaires des belligérants. Si sur ce point il ne fait que confirmer la teneur de l'article 17, on ne saurait en déduire que l'article 17 ne s'applique pas aux aéronefs sanitaires des belligérants.

Cependant, ni l'un ni l'autre article ne nous indique le droit applicable aux victimes de la guerre débarquées dans un port neutre, puisque tous les deux renvoient au droit international. Ils sont également identiques en ce qui concerne les conditions du débarquement et de l'internement et les frais d'hospitalisation.

III. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

Depuis 1949, la doctrine ne nous fournit pas une matière abondante sur l'article 40.

Pictet fait une comparaison entre les navires-hôpitaux et les aéronefs sanitaires des belligérants et déclare :

« Les éléments du problème sont cependant différents lorsqu'il s'agit d'avions : ainsi, le droit de visite, tel que les navires l'exercent en mer, n'existe pas ici. » (1)

Ce point de vue est critiquable :

D'abord, la Convention de 1949 ne contient aucune disposition interdisant aux belligérants de visiter des aéronefs sanitaires.

L'article 39 admet au contraire dans son quatrième alinéa un contrôle général de ces aéronefs :

« Les aéronefs sanitaires devront obéir à toute sommation d'atterrir ou d'amerrir. En cas d'atterrissage ou d'amerrissage ainsi imposés, l'aéronef, avec ses occupants, pourra reprendre son vol après contrôle éventuel. »

Le premier alinéa de l'article 40 confirme cette obligation d'obéir à toute sommation d'atterrir ou d'amerrir, de telle sorte qu'on peut parler d'un droit de contrôle absolu de l'Etat neutre.

Ces dispositions permettraient aussi indirectement aux belligérants d'exercer le droit de visite envers des aéronefs sanitaires, qu'ils soient ennemis ou neutres.

La doctrine se prononce dans le même sens.

(1) PICTET, *op. cit.*, p. 227.

Ainsi, Kroell déclare :

« Tous les aéronefs, privés et publics, des belligérants et des neutres sont soumis au droit de visite, au même titre que les navires de commerce. » (1)

Si donc la visite des aéronefs sanitaires est possible, il faut aussi admettre la reprise des blessés, malades et naufragés en appliquant par analogie l'article 14 de la Convention « maritime », c'est-à-dire pour autant que leur état de santé en permette la remise et qu'ils puissent bénéficier de soins suffisants.

B) Solution proposée

Si les aéronefs sanitaires des belligérants sont assimilés à leurs navires-hôpitaux sous les réserves prévues à l'article 40 pour l'entrée et le passage dans la juridiction neutre, l'assimilation est complète quant au sort des victimes qu'ils débarquent. La solution proposée pour la haute mer et la mer territoriale dans le cas des navires-hôpitaux des belligérants vaut donc aussi pour leurs aéronefs sanitaires, car les uns et les autres fonctionnent régulièrement sous l'autorité militaire (2).

§ 2. - Les aéronefs sanitaires des neutres

Nous pouvons également distinguer les aéronefs sanitaires de l'armée et ceux des sociétés de secours et des particuliers.

I. — LES AÉRONEFS SANITAIRES MILITAIRES

La doctrine ne s'est pas penchée sur ce cas. Nous proposons ici les mêmes solutions que pour les navires-hôpitaux militaires des neutres (3).

II. — LES AÉRONEFS SANITAIRES NON MILITAIRES

La doctrine est également muette à l'égard de ces aéronefs. Les solutions que nous avons proposées pour les navires-hôpitaux non militaires des neutres seraient aussi applicables (4).

(1) KROELL, *op. cit.*, t. II, p. 404.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 173-176.

(3) Voir, ci-dessus, p. 178.

(4) Voir, ci-dessus, p. 179.

CHAPITRE IV

AUTRES AÉRONEFS PUBLICS

§ 1. - Autres aéronefs publics des belligérants

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Ce groupe d'aéronefs est moins fourni que le groupe correspondant des navires publics qui ne sont ni des navires de guerre ni des navires-hôpitaux. C'est ainsi, par exemple, que le bateau-feu n'a pas d'équivalent dans l'aviation.

L'histoire du droit humanitaire ne signale aucune tentative de régler le sort des victimes débarquées par de tels aéronefs en territoire neutre.

II. — DROIT APPLICABLE

La doctrine est complètement silencieuse. Nous assimilons les aéronefs publics autres que les aéronefs de guerre et les aéronefs sanitaires aux navires du même genre, et nous proposons la solution de l'internement ou celle de la liberté suivant que les victimes sont débarquées par des aéronefs se trouvant sous l'autorité militaire ou civile (1).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 181-182.

§ 2. - Autres aéronefs publics des neutres

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Par la nature des choses, ce cas pourrait se produire plus fréquemment que le précédent. C'est sans doute pour cette raison que malgré l'absence de tentatives pour le régler conventionnellement nous trouvons en doctrine quelques idées à ce sujet.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

Après avoir relevé l'opinion d'Oppenheim selon laquelle, malgré la pratique hollandaise en sens contraire, l'analogie et le principe sont en faveur de l'application aux personnes recueillies par un navire public non militaire d'un pays neutre des règles prévues pour celles qui sont recueillies par un navire de guerre d'un tel pays, Spaight déclare :

« On a parity of reasoning, belligerent military airmen rescued by neutral non-military public aircraft and landed in a neutral State's jurisdiction ought to be interned. It is probable, however, that in this, as in other matters of international law, practice may not follow the lines of strict logic and that the Dutch precedent will govern rescues by neutral public non-military aircraft of belligerent airmen who are picked up outside the territorial waters of the neutral State. Such airmen, like those rescued by uncommissioned vessels, will consequently be released. » (1)

On doit cependant se demander sur quoi se base la stricte logique invoquée par cet auteur pour justifier l'internement.

Nous avons déjà signalé que les deux thèses établies par Oppenheim à propos du sort des victimes déharquées par des navires publics civils des neutres d'une part et du sort de ces navires eux-mêmes

(1) SPAIGHT, *op. cit.*, p. 446.

d'autre part ne sont pas en harmonie entre elles ; en premier lieu cet auteur préconise l'internement des victimes débarquées par de tels navires en le justifiant implicitement par le fait que les belligérants n'ont pas de droit de visite et de reprise sur ces navires puisqu'il les assimile aux navires de guerre neutres, et en second lieu il déclare ailleurs que ce droit de visite et de reprise n'existe pas dans le cas où ces navires seraient commandés par un officier de la marine et il arrive ainsi à la conclusion que les navires dirigés par un commandant civil seraient soumis au droit de visite et de reprise et que les victimes débarquées par eux seraient libres à l'encontre de la thèse précédente (1).

La thèse de Spaight demeure donc injustifiée, non seulement en elle-même, mais aussi dans sa référence à la thèse d'Oppenheim.

B) Solution proposée

Nous assimilons les aéronefs publics autres que les aéronefs de guerre et les aéronefs sanitaires aux navires du même genre, et nous proposons la solution de l'internement ou celle de la liberté suivant que les victimes sont débarquées par des aéronefs se trouvant sous l'autorité militaire ou civile (2).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 183-184.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 184-185.

TITRE III

Le cas des naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens

I. — GÉNÉRALITÉS ET HISTORIQUE

Dans la guerre maritime, il n'est pas rare de voir des militaires arriver à une côte neutre par leurs propres moyens à la suite d'hostilités qui ont eu lieu dans la mer territoriale. En effet, les navires de guerre des belligérants ont souvent tendance à naviguer dans la mer territoriale pensant s'y trouver en sécurité et leurs adversaires peuvent être tentés de les y attaquer. En revanche, il est douteux que l'on puisse rencontrer le cas d'un naufragé en haute mer parvenant, après un long et épuisant trajet, à rejoindre la côte par ses propres moyens.

L'aide accordée à ces victimes par le pays neutre n'est point considéré comme contraire à la neutralité, vu les circonstances très pénibles dans lesquelles elles se trouvaient ; les mettre de nouveau en danger de périr serait un acte inhumain. On peut donc dire que dans aucun autre cas cette aide ne se trouve autant justifiée.

Aussi bien l'historique de ce cas devrait-il remonter à des époques relativement anciennes. A défaut de règles écrites, l'usage consistait à accorder la liberté aux naufragés survivants, notamment aux prisonniers rejoignant la côte, mais nous ne connaissons pas la justification que l'on en donnait.

Peut-être cet usage trouve-t-il son origine dans l'idée que les combattants, privés de leurs navires en pays neutre, ne pourraient l'utiliser comme base d'opérations (1). Une autre supposition, peut-être plus convaincante, est que les neutres se montrèrent bienveillants envers les malheureux qui avaient gagné la côte dans des conditions très difficiles et leur accordèrent la liberté pour ne pas leur infliger des désagréments supplémentaires.

(1) Voir, ci-dessus, pp. 141-142.

La Convention « maritime » de 1949 ne prévoit pas le présent cas. Cependant, lors de l'examen de l'article 17, la question fut posée par la délégation du Portugal. C'est ainsi qu'on fit dans le Rapport du Groupe de Travail :

« Le Lieutenant Médecin Ferraz de Abreu (Portugal) estime ... il semble logique et normal que les naufragés qui atteignent des ports neutres par leurs propres moyens restent libres ; la délégation portugaise demande donc qu'une disposition dans ce sens soit ajoutée au texte de Stockholm. » (1)

La délégation des Pays-Bas exprima la même opinion (2).

L'amendement de la délégation du Royaume-Uni visait à supprimer l'article 15 et à le remplacer par la rédaction suivante :

« Les personnes dont il est question à l'article 14 seront toutefois libres, si elles réussissent à atteindre un port neutre par leurs propres moyens ou dans des embarcations de sauvetage,... » (3)

La délégation du Danemark prétendit, au contraire, que les Etats neutres devraient pouvoir, en cas de besoin, interner des naufragés ou prétendus tels qui ont atteint les côtes (4).

Cependant, il ne fut plus question de ce cas aux séances plénières de la Conférence.

II. — DROIT APPLICABLE

A) Solutions doctrinales

1) INTERNEMENT

On peut citer ici toutes les thèses qui ont été soutenues pour les cas de navires et d'aéronefs et qui sont basées sur le statut des militaires (5), sur la stricte notion de la neutralité terrestre (6), ou sur le caractère général de l'article 15 de la Convention de 1907 (7).

2) LIBERTÉ

Deux thèses sont avancées en faveur de la liberté des naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens.

(1) Actes de 1949, t. II - A, pp. 102-103.

(2) *Ibid.*, p. 103.

(3) *Ibid.*, t. III, Annexes, p. 51.

(4) *Ibid.*, t. II - A, p. 103.

(5) Voir, ci-dessus, p. 140.

(6) Voir, ci-dessus, pp. 155-156.

(7) Voir, ci-dessus, pp. 105-106.

Comme nous l'avons déjà vu, la première thèse découle expressément de l'interprétation de l'article 15 de la Convention de 1907 basée exclusivement sur le Rapport général (1). Puisque celui-ci prévoit seulement le cas du navire de guerre belligérant dont les victimes débarquées en pays neutre sont internées et le cas du navire de commerce neutre dont les victimes y débarquées demeurent au contraire libres, dans le présent cas non prévu, mais plus favorable que le précédent, les naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens seront à plus forte raison libres.

Cette thèse a pour défenseurs Rolin, Oppenheim, Hall, Colombos et Pictet.

Voici ce qu'écrit Rolin :

« Il est une hypothèse que les auteurs n'examinent pas, probablement parce qu'elle est de nature à ne pouvoir se présenter que rarement. C'est celle où des personnes appartenant à l'équipage d'un navire de guerre belligérant, munies d'un appareil de sauvetage, parviendraient à se sauver et seraient rejetées sur la côte en territoire neutre. Devraient-elles être internées ? Nous n'hésitons pas à répondre négativement. Ce cas est plus favorable encore que celui où elles seraient recueillies par un navire de commerce neutre, amenées dans un port neutre sans que ce navire ait été rencontré par un croiseur de l'autre belligérant, qui, dans cette hypothèse, aurait exercé le droit de visite et se serait fait remettre les blessés, malades ou naufragés sauvés par le navire neutre. » (2)

Les autres auteurs donnent la même solution et avancent à peu près la même argumentation. La seule différence concerne le moyen de transport par lequel les naufragés ont rejoint la côte neutre.

Ainsi, Rolin (3) fait mention d'un « appareil de sauvetage » ; Hall (4), de « propres canots, radeaux et débris » ; Oppenheim (5), de « propres efforts » ; Colombos (6) et Pictet (7), de « propres moyens ».

La seconde thèse découle de l'interprétation de l'article 17 de la Convention « maritime », qui semble également être faite selon le même Rapport de 1907, mais d'une manière différente de la précédente.

Après avoir limité l'article 17 au cas du navire de guerre belligérant dont les victimes débarquées en pays neutre doivent être internées, Tucker considère que cet article ne prévoit pas le cas du navire de commerce neutre, ni celui des naufragés qui atteignent une côte neutre par leurs propres moyens, et il déclare que ce silence dans la Convention de 1949 peut être admis comme renforçant l'opinion que l'Etat neutre n'a pas l'obligation d'interner les belligérants dans ces deux cas (8).

(1) Voir, ci-dessus, pp. 73-74.

(2) ROLIN, *Le droit moderne de la guerre*, t. III, pp. 250-251.

(3) *Ibid.*, p. 250.

(4) J.A. HALL, *The Law of Naval Warfare*, p. 177.

(5) OPPENHEIM, *International Law*, vol. II, p. 735.

(6) COLOMBOS, *Le droit international de la mer*, p. 425.

(7) PICTET, *op. cit.*, p. 121.

(8) Voir, ci-dessus, pp. 157-158.

Nous avons déjà critiqué cette thèse d'une manière générale quant à son fond (1). Voyons maintenant de plus près l'interprétation que Tucker donne du Rapport de 1907. Si l'article 17 devait être interprété d'après ce Rapport, la thèse de Tucker s'ajouterait aux trois thèses déjà avancées à propos de l'article 15 de la Convention de 1907 (2).

D'après cette thèse, l'article 17 régit seulement le cas du navire de guerre belligérant dont les victimes débarquées en pays neutre sont soumises à l'internement, tandis que les victimes débarquées par n'importe quel autre moyen sont libres, car leur situation n'est pas prévue par cet article.

Or, comme le Rapport parle exclusivement du navire de guerre belligérant et du navire de commerce neutre, on peut se demander s'il est exact d'interpréter l'article 17 selon le Rapport en ce sens qu'il faudrait interner seulement les victimes débarquées par un navire de guerre belligérant, tandis que les victimes débarquées d'une autre manière seraient libres.

Quoi qu'il en soit, nous estimons que les cas particuliers doivent être envisagés dans le cadre le plus large qui est celui de l'article 17.

3) SOLUTION MIXTE

Se fondant sur l'inviolabilité de l'espace aérien surplombant la mer territoriale neutre, on peut faire ici aussi une réserve pour le cas où un aéronef militaire a pénétré illégalement dans cet espace.

Spaight (3) et Ming-Min-peng (4) estiment que la liberté doit être accordée à l'équipage qui atteint la côte neutre par ses « propres forces », après avoir quitté l'aéronef en dehors de la mer territoriale neutre. Par conséquent, l'internement s'imposerait pour les militaires entrés dans la juridiction neutre avec leur aéronef.

B) Solution proposée

Nous formulerons d'abord une règle générale valable pour les naufragés arrivés à la côte neutre sans avoir violé la neutralité, puis nous prévoirons une exception pour ceux qui ont commis une telle violation.

1) RÈGLE GÉNÉRALE

Pour les marins et les aviateurs qui n'ont pas violé la neutralité de l'Etat intéressé nous soutenons ici aussi la thèse basée sur le cri-

(1) Voir, ci-dessus, p. 158.

(2) Voir, ci-dessus, pp. 73-74.

(3) SPAIGHT, *Air Power and War Rights*, p. 450.

(4) MING-MINPENG, *Le statut juridique de l'aéronef militaire*, p. 102.

tère du fonctionnement sous une autorité militaire. En effet, les survivants qui ne se sont servi que de leurs propres moyens pour rejoindre la côte neutre ne sont pas à bord d'un navire dirigé par une autorité militaire. Par conséquent, leur séjour en pays neutre peut être considéré comme un passage toléré.

Mais cette liberté devrait être subordonnée aux conditions suivantes :

1° Il importe d'abord dans le présent cas de définir parmi les moyens utilisés pour atteindre la côte ceux qui justifient la liberté des naufragés.

Les auteurs emploient ou bien une expression générale, telle que « propres moyens » ou « propres forces », ou bien des termes plus précis, tels que « appareils de sauvetage », « propres canots », « radeaux », « débris » ou « nage », mais ils ne donnent pas de définition générale. Quoique la question semble très simple pour certains moyens, tels que « la ceinture de sauvetage » ou « la nage », il n'en est pas de même pour « les radeaux » et « les canots de sauvetage » sur lesquels plus d'une personne pourrait prendre place.

A notre sens, il faut entendre par « propres moyens » tous ceux qui ne sont pas destinés d'avance au transport en commun des militaires.

Cette définition n'exclut donc pas les moyens de fortune qui peuvent servir au transport de plusieurs naufragés, tels que les radeaux ou les débris, ni les moyens destinés d'avance à un militaire déterminé, tels que les canots personnels ou les ceintures de sauvetage.

Par contre, les embarcations et les canots de sauvetage destinés d'avance au transport en commun restent en dehors de la définition, même si dans un cas déterminé ils servent au transport d'un seul naufragé. Aussi bien ne pouvons-nous admettre la solution proposée par l'amendement du Royaume-Uni à la Conférence de 1949, selon laquelle les personnes qui atteignent un port neutre dans des « embarcations de sauvetage » sont libres (1).

Quoi qu'il en soit, il serait souhaitable que lors de la révision de la Convention « maritime » on y réglemente le cas qui nous occupe et on y donne une définition de ce qu'il faut entendre par « propres moyens ».

2° Une autre condition pour la liberté des survivants débarqués est que le naufrage soit involontaire. Il faut qu'il soit dû à une tempête, à un accident de la mer ou à tout autre événement indépendant de la volonté de l'autorité du navire (2). En revanche, il est indifférent qu'après le naufrage les survivants soient simplement rejetés sur la côte ou qu'ils s'efforcent de la rejoindre.

Cette condition, qui n'est pas prévue par la doctrine, nous paraît importante, car en cas de naufrage volontaire l'Etat neutre ne saurait

(1) Voir, ci-dessus, p. 206.

(2) Voir également, ci-dessus, les cas de débarquement forcé qui ne sont pas compris au présent cas, pp. 84-85.

favoriser le belligérant qui a ainsi voulu échapper à l'ennemi ou obtenir certains avantages pour les militaires qui atteindraient la côte neutre.

3° Enfin, une troisième condition qui n'est pas prévue non plus par la doctrine est que le naufrage ait lieu à une certaine distance de la côte. Supposons qu'un navire de guerre ait fait naufrage contre la côte elle-même. Peut-on alors considérer que les naufragés sont arrivés par leurs propres moyens en territoire neutre s'ils ont pu descendre directement à terre ou nager seulement quelques mètres pour y parvenir. La réponse est certainement négative.

Pendant, il faut connaître que cette solution est assez critiquable lorsque le naufrage a eu lieu à une faible distance de la côte. Une partie de naufragés pourront faire le trajet dans des canots de sauvetage, tandis que d'autres gagneront la côte à la nage. Serait-il juste interner les premiers et de libérer les seconds ? Une telle solution inciterait sans doute les passagers des canots à faire la dernière partie du trajet à la nage.

Retevons d'abord que de tels changements dans le moyen de transport effectués uniquement en vue d'obtenir la liberté en pays neutre constitueraient un abus et ne sauraient être protégés par l'Etat neutre.

En l'absence d'abus, la question se pose de savoir ici encore si l'on peut apporter quelque changement à l'une des trois conditions sus-indiquées en vue d'éliminer autant que possible le désaccord qui surgit entre le cas des naufragés arrivant à la côte neutre par leurs propres moyens et celui des naufragés la rejoignant dans des embarcations, notamment quand le naufrage a lieu près de la côte.

On peut envisager deux modifications, portant l'une sur la première condition relative à la nature des propres moyens et l'autre sur la troisième condition relative à l'endroit du naufrage.

1° La première modification consisterait à dire que les naufragés gagnant un pays neutre dans des embarcations doivent être libres comme ceux qui parviennent à terre par leurs propres moyens.

En faveur de cette thèse, on pourrait relever les arguments suivants :

Ces embarcations ne sont pas assimilables du point de vue matériel aux navires de guerre auxquels elles appartiennent, car elles n'ont pas la capacité de tenir le large et d'assurer pendant longtemps la survie de leurs passagers ; elles ne peuvent rendre qu'un service auxiliaire et temporaire. Au point de vue juridique, ces embarcations ne sont pas non plus assimilables aux navires de guerre auxquels elles appartiennent, car elles ne peuvent plus être considérées comme des accessoires d'un navire de guerre dès que celui-ci a coulé ; elles deviennent alors des propres moyens des naufragés.

Quelle que soit la valeur de ces arguments, il faut admettre qu'une autorité subsiste sur ces embarcations après le naufrage. En cas de naufrage causé à la suite d'un acte illicite de l'adversaire, nous n'avons fait aucune distinction entre les naufragés suivant qu'ils gagnent la côte par leurs propres moyens ou qu'ils font le même trajet dans des

embarcations. Mais en pareil cas, c'est l'acte illicite qui justifiait la liberté des naufragés et non la nature des moyens de transport, tandis qu'en l'absence d'une raison particulière le moyen de transport devient un élément déterminant pour fixer le sort des victimes débarquées, sinon on en arriverait même à prévoir la liberté des naufragés débarqués d'un navire de guerre belligérant dans le cas où celui-ci s'est réfugié dans un port neutre à la suite d'avaries causées par une tempête et n'a pas pu en repartir dans le délai fixé par l'Etat neutre (1).

Il paraît donc nécessaire de n'accorder la liberté qu'aux naufragés qui ont gagné le pays neutre par leurs propres moyens. Nous sommes ainsi d'avis qu'on ne peut pas apporter de changement dans la condition des naufragés débarqués par des embarcations.

2° La seconde modification consisterait à dire que les personnes qui, après avoir subi un naufrage dans la mer territoriale neutre, parviennent à la côte par leurs propres moyens devraient être internées comme celles qui gagnent la côte dans des embarcations, car elles ne sont pas toujours en détresse.

En faveur de cette thèse, on pourrait relever les arguments suivants :

Si un navire de guerre belligérant fait un naufrage contre la côte ou près de la côte, on ne peut pas considérer comme des naufragés les personnes qui descendent directement à terre ou qui nagent quelques mètres ; il est souvent difficile de déterminer l'état de détresse même à un endroit éloigné de la côte, car c'est un élément subjectif dépendant de la condition de la personne et de l'état de la mer ; on peut néanmoins considérer qu'il y a toujours état de détresse au-delà de la mer territoriale, de telle sorte que seuls les naufragés venus de la haute mer par leurs propres moyens auraient le droit à la liberté.

Quelle que soit la valeur de ces arguments, il faut reconnaître qu'une telle règle serait trop sévère et qu'elle n'est pas conciliable avec celle, bien établie, qui accorde la liberté aux naufragés recueillis dans la mer territoriale neutre par des navires de guerre ou de commerce neutres.

Il paraît donc nécessaire d'accorder la liberté à tous les militaires qui ont formellement la qualité de naufragé à la suite du naufrage du navire de guerre lui-même, c'est-à-dire sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant la distance entre le lieu du naufrage et la côte ou suivant la condition de la personne et l'état de la mer, éléments qui déterminent véritablement l'état de détresse (2).

2) EXCEPTION A LA RÈGLE

Il y a lieu d'admettre l'internement des aviateurs arrivés par leurs propres moyens en pays neutre, s'ils sont entrés dans la mer terri-

(1) Voir les articles 17 et 24 de la Convention de La Haye de 1907.

(2) Voir, ci-dessus, p. 29.

toriale de celui-ci avec leur aéronef, car ils ont commis une violation de la neutralité en pénétrant dans l'espace aérien neutre.

C) Pratique des Etats

Les Etats neutres se sont le plus souvent conformés à la règle générale de la liberté.

Lors de la Première Guerre mondiale, les naufragés du navire de guerre britannique « Ramazan », qui avaient atteint les côtes de la Grèce par leurs propres moyens, furent libérés par le Gouvernement de cet Etat (1).

L'Espagne libéra également l'équipage de prise placé par un navire allemand à bord du « Thyra » (2).

Cependant, le même pays interna les combattants survivants du navire de transport anglais « Woodfield », qui étaient arrivés par leurs propres moyens à la côte marocaine (3).

La Norvège agit de même, en internant les naufragés des navires britanniques « India » et « Lord Alverstone » (4).

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, le Gouvernement des Pays-Bas se prononça pour la liberté des naufragés en question dans l'article 5/1 de sa Proclamation de neutralité de 1939 (5).

Quant à l'exception que nous avons admise pour certains aviateurs, relevons que le Gouvernement suédois interna, le 24 août 1943, les sept hommes de l'équipage d'un avion anglais tombé et coulé dans la mer territoriale suédoise à quelque cent mètres de Sandhammen (6).

(1) OPPENHEIM, *op. cit.*, vol. II, p. 735, note 1.

(2) *Id.*

(3) *Id.*

(4) *Id.*

(5) Voir le texte de cet article, ci-dessus, pp. 152-153.

(6) *Ayin tarihi* (« Histoire du mois », revue turque), n° 117, 1943, pp. 304-305.

Conclusions générales

1) SITUATION ACTUELLE DU PROBLÈME EN DROIT INTERNATIONAL

Remarquons d'emblée que nous nous bornerons à dégager ici les principes assez nombreux et complexes qui régissent l'asile dans un port neutre. Nous laisserons ainsi de côté l'asile à bord des navires militaires neutres et l'asile forcé en pays neutre, sur lesquels nous reviendrons cependant dans le projet d'articles que nous proposons en annexe.

Pour déterminer le sort des victimes de la guerre débarquées dans un port neutre, nous avons examiné, d'abord, le problème dans le cadre du droit international général, puis nous avons passé en revue les cas les plus importants d'après la Convention « maritime » de Genève de 1949.

Nous avons soutenu que l'assistance accordée à ces victimes par un Etat neutre ne signifiait pas de sa part une ingérence dans les hostilités, que la réception de ces victimes était facultative et devait respecter le principe du traitement paritaire des belligérants, et enfin que le sort des victimes après leur débarquement devait être réglé en prenant en considération les intérêts communs des belligérants et la nécessité de ne pas favoriser l'un au détriment de l'autre.

Pour la détermination de ces intérêts communs l'article 17 de la Convention « maritime » ne nous est d'aucun secours. Nous avons constaté qu'il se borne à renvoyer au droit international, dont les règles sont ici imprécises et insuffisantes.

La doctrine a cherché à y remédier en se prononçant pour l'inter-nement quand à son avis les devoirs découlant de la neutralité l'imposaient et pour la liberté quand la neutralité ne lui paraissait pas être en cause. Elle a ainsi été amenée à préconiser divers critères dont l'examen nous a conduit aux constatations suivantes :

α) Analyse des critères doctrinaux

En ce qui concerne la détermination des intérêts des belligérants lorsqu'il s'agit du sort des militaires, nous avons vu que le critère du statut militaire avait à la fois un caractère absolu, du point de vue de la solution en visant exclusivement à l'internement, et un caractère général du point de vue du champ d'application puisqu'il englobe tous les cas de navires et d'aéronefs et toutes les circonstances particulières qui se présentent dans chacun de ces cas.

Toutefois, à l'encontre de la stricte conception de la neutralité qui exige de supprimer complètement les désavantages que pourrait produire la liberté des victimes débarquées, la nouvelle conception de la neutralité relative permet la liberté dans certains cas et circonstances particuliers dans lesquels lesdits désavantages n'excèdent pas les bornes ordinaires. Par conséquent, l'internement paraît dans l'ensemble des cas et des circonstances, comme un moyen de diminuer dans la mesure du possible les désavantages découlant de la liberté. D'où résulte la question de savoir quel doit être le critère relatif qui permettra à l'Etat neutre d'apprécier ces désavantages excessifs ?

Les critères relatifs proposés par la doctrine et examinés dans cet ouvrage peuvent être répartis en trois groupes :

— Selon la nature des moyens de transport :

1° Navire ou aéronef public ou privé, 2° militaire ou civil, 3° combattant ou non combattant, 4° belligérant ou neutre, 5° national ou ennemi, 6° soumis ou non à la visite.

— Selon les particularités du fonctionnement des moyens de transport :

1° Navire ou aéronef utilisant ou non le territoire neutre comme base d'opérations de guerre, 2° effectuant un service régulier ou occasionnel, 3° ayant pris ou non un engagement après avoir été visité.

— Selon le domaine où les victimes sont recueillies :

1° La haute mer : solutions proposées d'après les autres critères, 2° la mer territoriale belligérante : victimes échappant au risque d'emprise de l'adversaire, 3° la mer territoriale neutre : victimes échappant à la capture de l'adversaire, victimes illicitement attaquées par l'adversaire et victimes ayant violé la neutralité de l'Etat neutre intéressé.

Aucun de ces critères relatifs n'a été vigoureusement soutenu, à notre connaissance, comme un critère général, valable pour toutes les circonstances particulières, ni même pour les seules victimes recueillies en haute mer en n'importe quelles circonstances.

b) Analyse des critères proposés

Pour notre part, nous avons été amenés à proposer les critères suivants :

— En ce qui concerne les victimes reçues ou recueillies en haute mer, nous estimons qu'il faut interner celles qui sont débarquées en pays neutre par un moyen de transport fonctionnant sous l'autorité militaire et laisser en liberté celles qui y ont été débarquées d'une autre manière.

Pour les navires ou aéronefs belligérants fonctionnant sous l'autorité militaire, nous avons fondé notre thèse sur la présomption qu'ils tiendront davantage compte de leurs intérêts militaires que de considérations humanitaires et que l'Etat neutre, étant soumis au strict devoir de prévention imposé par le droit de la neutralité, ne doit pas favoriser ces intérêts militaires au détriment de l'adversaire. Quant aux navires ou aéronefs neutres de la même catégorie, ils sont soumis au strict devoir d'abstention imposé par le droit de la neutralité.

Le critère motivant ainsi l'internement est relatif, parce qu'il ne tient pas compte du statut militaire des victimes, mais il est général pour la haute mer, pour la raison qu'il s'applique à tous les moyens de transport et à toutes les circonstances particulières envisagées dans ce domaine.

Bien que notre thèse présente, à première vue, les mêmes caractéristiques que la thèse fondée sur la distinction entre les navires ou aéronefs d'Etat et les navires ou aéronefs privés, elle-même proche de la thèse fondée sur la fonction publique ou privée, elle s'en distingue par sa nature : si tous les navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité militaire remplissent une fonction publique, tous les navires ou aéronefs ayant une fonction publique n'ont pas forcément une fonction militaire. D'ailleurs, selon le critère proposé, il s'agit bien du fonctionnement sous l'autorité militaire, et non du fonctionnement d'un navire militaire. Cet état de fait n'a pas de rapport direct avec les actes d'hostilités, mais exerçant une influence sur le cours de la guerre, il doit être pris en considération.

Il convient cependant de relever que, mises à part deux exceptions, les thèses sus-mentionnées donnent les mêmes solutions. Une de ces exceptions a été faite pour les navires ou aéronefs de commerce escortés ou mis, d'une manière ou d'une autre, au service d'un navire ou aéronef de guerre belligérant ou neutre. Nous avons vu que la pratique était conforme à notre point de vue en ce qui concerne les navires de commerce neutres escortés par des navires de guerre belligérants, car elle va dans le sens de l'internement. La deuxième exception a été faite pour les navires ou aéronefs publics qui fonctionnent sous l'autorité civile. Cette exception, qui va dans le sens de la liberté, est également conforme à la pratique des Etats neutres en ce qui concerne leurs navires publics civils.

D'autre part, les solutions que nous préconisons sont également identiques à celles données par la thèse fondée sur le droit de visite et de reprise, sauf en ce qui concerne les navires-hôpitaux ou aéro-nefs sanitaires belligérants.

— En ce qui concerne les victimes reçues ou recueillies dans la mer territoriale nous avons distingué les domaines suivants :

— Pour la mer territoriale belligérante, nous avons adopté la solution de la liberté ou de l'internement suivant qu'il s'agit de nationaux ou d'ennemis, en nous fondant sur l'inviolabilité du territoire belligérant et sur le principe que l'Etat neutre ne doit pas agir contre les intérêts de l'Etat belligérant littoral.

A côté de ce principe directeur, nous avons également envisagé un principe auxiliaire :

Il faut retenir ici les violations du territoire qui ont été commises par des navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité militaire d'un Etat neutre sur le territoire duquel le débarquement est effectué. Il n'est donc pas question d'un tel devoir pour les navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité civile, à moins que cette autorité n'ait commis un acte illicite en faisant usage de la force contre les victimes de la guerre elles-mêmes, contre le navire ou l'aéronef où elles se trouvaient ou contre une autorité de l'Etat belligérant dont relève la mer territoriale en question.

— Pour la mer territoriale neutre, nous nous sommes attachés à la nature pacifique de ce domaine, qui se présente de deux manières : l'inviolabilité de la mer territoriale neutre et le caractère particulier de ce domaine, qui favorise inévitablement certains militaires s'y trouvant.

1° Un belligérant ou un neutre doit non seulement s'abstenir de tout acte militaire dans la mer territoriale d'un autre Etat neutre, mais encore respecter la souveraineté de l'Etat neutre et les intérêts d'un autre Etat belligérant quand il y accomplit des actes humanitaires. Si cette souveraineté est violée, il faut que le coupable soit puni et que les avantages et les désavantages illicitement causés soient également éliminés. Il s'ensuit que la victime devrait être remise dans la situation juridique où elle était avant le sauvetage ou l'acte hostile. L'internement ou la liberté s'appliquerait donc suivant que le blessé, malade ou naufragé est l'auteur ou la victime du délit.

A côté de ce principe directeur, nous avons également envisagé deux principes auxiliaires :

En premier lieu, s'il s'agit, dans un cas déterminé, de plusieurs violations successives de la neutralité, celle qui précède les autres et constitue la cause suffisante de l'internement doit être prise en considération, mais non la gravité de chacune de ces violations.

En second lieu, il faut retenir ici les violations de la neutralité qui ont été commises contre l'Etat neutre sur le territoire duquel le débarquement est effectué et celles qui ont été commises par des navires fonctionnant sous l'autorité militaire d'un Etat belligérant et d'un autre Etat neutre. Les violations de la neutralité commises par

des navires fonctionnant sous l'autorité civile ne seraient donc retenues qu'en cas d'usage de la force contre les victimes de la guerre elles-mêmes, contre le navire ou l'aéronef où elles se trouvaient ou contre une autorité de l'Etat neutre dont relève la mer territoriale en question, comme c'était le cas pour les navires neutres dans la mer territoriale belligérante.

2° Contrairement au principe de l'inviolabilité qui conduit à l'internement ou à la liberté suivant que le militaire est l'auteur ou la victime du délit, le principe que la mer territoriale favorise les militaires licitement passés au pouvoir neutre engendre uniquement la liberté, non seulement pour la raison que les militaires ayant le droit de passage inoffensif demeurent libres dans la mer territoriale neutre, mais aussi pour celle que la mer territoriale neutre est le prolongement du territoire neutre et que la liberté obtenue dans ce domaine maritime est maintenue en cas de débarquement dans le domaine terrestre.

Selon la règle établie en doctrine et en pratique, la liberté est accordée aux victimes recueillies dans la mer territoriale neutre et débarquées dans un port de l'Etat intéressé par un de ses navires de guerre ou de commerce. Il n'y a cependant aucune raison pour ne pas appliquer cette règle à d'autres navires ou aéronefs du même Etat.

En allant plus loin, nous avons étendu cette faveur à tous les militaires nationaux recueillis par des navires ou aéronefs belligérants autres que les navires de guerre. Puisque les militaires en question ne sont pas véritablement passés au pouvoir de leurs forces militaires après le sauvetage, ils peuvent être considérés comme étant soumis à la souveraineté neutre.

c) Synthèse des critères proposés

pour la haute mer et la mer territoriale belligérante et neutre

Toutes les réserves faites à la règle de l'internement ou à celle de la liberté évoquent inévitablement l'idée qu'elles doivent être en harmonie entre elles et avec les principes valables pour la haute mer et qu'un principe général domine toute la matière.

— En ce qui concerne la mer territoriale belligérante, les solutions adoptées sont fondées, d'une manière commune, sur les violations de la neutralité, de sorte que l'Etat neutre ne restitue pas les militaires reçus ou recueillis dans ce domaine par ses navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité militaire. Relevons à ce propos que nous avons également assimilé aux navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité militaire les navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité civile qui recueillent des naufragés dans la mer territoriale de leur adversaire en faisant usage de la force contre celui-ci et qui les débarquent dans un port de leur Etat neutre.

— En ce qui concerne la mer territoriale neutre, nous avons également justifié l'internement et la liberté en fonction de certains actes illicites et par le caractère particulier de ce domaine neutre.

1° Le critère du fonctionnement sous l'autorité militaire, sur lequel nous avons fondé l'internement préventif, ne demeure pas seulement applicable à tous les cas qui se produisent en haute mer, il est aussi conciliable avec les actes illicites sur lesquels nous avons fondé l'internement répressif. Cependant, c'est encore à l'aide de ces actes qu'on pourrait justifier la validité de notre critère dans la mer territoriale neutre.

Il convient ici de distinguer les navires ou aéronefs fonctionnant sous une autorité militaire et ceux qui fonctionnent sous une autorité civile :

Pour les premiers, la question paraît simple dans le cas où un aéronef de guerre pénètre dans l'espace aérien neutre. Car, c'est précisément pour les aéronefs fonctionnant sous une autorité militaire que s'impose l'obligation d'atterrir ou d'amerrir dès qu'ils pénètrent dans la juridiction neutre et de débarquer ensuite les militaires se trouvant à bord. Certaines exceptions prévues dans des conditions strictes, par exemple pour les aéronefs sanitaires militaires, ne modifient pas la règle.

Mais, comment pourrait-on justifier la liberté des naufragés débarqués en pays neutre par les embarcations militaires d'un navire illicitement attaqué et coulé dans la mer territoriale neutre, ainsi que celle des naufragés capturés par des navires de guerre ou recueillis sans ou avec leur consentement par d'autres navires militaires et ensuite débarqués dans un port de l'Etat neutre intéressé.

Une justification appuyée sur le fait que le débarquement est effectué par des navires et embarcations fonctionnant sous l'autorité militaire ne serait qu'apparemment fondée. Car dans le premier cas, le débarquement est provoqué par l'agresseur, alors que dans le second, il est juridiquement imposé aux navires qui ont commis un délit positif en faisant usage de la force contre l'Etat littoral ou contre les naufragés, ou bien un délit d'omission en ne livrant pas à cet Etat les naufragés recueillis avec leur consentement. Il y a donc des raisons valables pour l'Etat neutre de ne pas tenir compte du fonctionnement du navire ou de l'embarcation sous l'autorité militaire et de considérer ces navires et embarcations comme des moyens de transport quelconques.

Quant aux navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité civile, nous les avons également assimilés aux navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité militaire s'ils ont fait usage de la force contre l'Etat neutre littoral ou s'ils ont recueilli des naufragés sans leur consentement. En l'absence de ces éléments, comme il ne saurait être d'un délit d'omission pour ces navires ou aéronefs, il faut les considérer tels quels, c'est-à-dire comme s'ils avaient recueilli les naufragés en haute mer.

2° Dans les cas où il ne serait pas question de violations de la neutralité, nous nous sommes attachés au caractère particulier du domaine neutre auquel s'adaptent tout naturellement certains navires ou aéronefs belligérants et neutres en perdant en quelque sorte leur fonctionnement militaire. Ainsi, tous les navires ou aéronefs militaires belligérants autres que le navire de guerre belligérant recueillant ses nationaux dans la mer territoriale d'un Etat neutre, ainsi que tous les navires ou aéronefs militaires neutres recueillant des naufragés dans leur mer territoriale neutre peuvent être considérés comme des navires ou aéronefs fonctionnant sous l'autorité civile, puisque les militaires qu'ils recueillent dans ce domaine étaient déjà sous la souveraineté de l'Etat neutre. C'est donc seulement le navire de guerre belligérant qui pourrait garder légalement son exterritorialité pour les nationaux qu'il y recueille. Ces militaires, passés au pouvoir de leurs forces militaires, seraient considérés comme des militaires recueillis par un navire fonctionnant sous l'autorité militaire et internés lors qu'ils sont débarqués en pays neutre.

En vue d'établir encore une harmonie entre deux principes de l'asile neutre que nous avons soutenus, nous reviendrons sur l'ensemble du problème. En effet, comme nous l'avons indiqué au début de nos conclusions générales, nous avons soutenu pour la réception des victimes de la guerre en pays neutre le principe du traitement paritaire des belligérants, ce qui constitue l'essence même de la neutralité parfaite ou absolue, tandis qu'en ce qui concerne la détermination du sort de ces victimes, nous avons défendu un critère relatif qui paraît s'écarter du devoir d'abstention, lequel est lui aussi un élément essentiel de la neutralité parfaite ou absolue. Y a-t-il ainsi une contradiction entre les deux thèses ?

Toute la question demeure évidemment de déterminer la nature et la mesure de l'assistance prêtée. En restant dans le cadre de la neutralité parfaite, la réception des victimes sur territoire neutre est admise comme une dérogation au droit commun. En poussant cette solution plus loin, nous ne voyons pas pourquoi on n'admettrait pas la liberté des victimes, dans certains cas et circonstances particuliers, de même qu'on accorde aux navires de guerre admis dans un port neutre la liberté de repartir, après un délai convenable, pour reprendre le combat, sans qu'on puisse considérer cette assistance comme hostile pour l'autre belligérant. Quant au critère de cette liberté, nous nous sommes efforcés, autant que possible, pour tous les cas et les circonstances particuliers, de rester dans la juste mesure en envisageant les abus dont les belligérants voudraient profiter et ceux dont les neutres devraient s'abstenir.

2) SITUATION FUTURE DU PROBLÈME EN DROIT INTERNATIONAL

La question la plus importante qui se pose actuellement est de savoir quelle sera ou devra être l'attitude d'une conférence internationale qui aurait entrepris la révision complète de l'article 17 de la Convention « maritime ».

Si la matière traitée dans cet article fait déjà, depuis plus d'un demi-siècle, l'objet de dispositions du droit international conventionnel, celui-ci est encore, dans son état actuel, loin de répondre aux nécessités de la guerre maritime et aérienne et au but d'assurer aux blessés, malades et naufragés les secours dont ils ont besoin, en les mettant au bénéfice d'une situation juridique bien définie.

Nous pouvons dire d'une manière générale que l'étude de cet article peut être envisagée surtout sur les deux points suivants : sa portée et le sort des victimes débarquées dans un port neutre.

Deux méthodes s'offrent pour arriver à la réglementation de la matière : l'une synthétique et l'autre analytique.

1° Au cas où l'on arriverait en vertu de tel ou tel principe ou critère général à un système synthétique prévoyant seulement la solution générale de l'internement ou celle de la liberté, on n'aurait évidemment pas besoin de traiter séparément les cas particuliers dans le texte. La portée de l'article futur serait donc limitée et très simple. Mais la vérité est que la première éventualité n'a pas pu s'imposer en 1949, en raison surtout des civils, et que la seconde a paru jusqu'à présent inconcevable dans n'importe quelle modalité de la neutralité et il y a tout lieu de penser qu'elle le restera à l'avenir. Quant aux militaires, l'évolution de la neutralité tend plutôt à un système analytique qui prévoit l'internement pour la plupart des cas et circonstances particuliers et la liberté pour les autres.

Si le critère de l'internement et de la liberté est forcément général dans un système synthétique, peut-il l'être aussi dans un système analytique ou mixte ?

Une réponse affirmative est non seulement possible, mais même obligatoire. Cela paraît correspondre à la logique et aux principes de la neutralité : l'internement peut se baser sur une raison juridique et le critère qui en permettrait l'appréciation se baserait également sur une raison juridique. On ne saurait en effet admettre que le critère de l'internement ou de la liberté varie d'un cas à l'autre.

Une fois le critère général déterminé, les travaux de la conférence seraient inévitablement consacrés aux réserves à apporter au principe de l'internement et à celui de la liberté selon le droit international en vigueur ou *de lege ferenda*. Ces réserves ne devraient d'ailleurs pas conduire à dénaturer la règle de l'internement ou de la liberté. Elles devraient se borner à illustrer le proverbe : « Il n'y a pas de règle sans exception ».

Telle est la méthode que nous avons essayée dans notre ouvrage et qui nous paraît s'imposer pour l'examen futur du problème.

2° C'est à défaut d'une solution générale applicable à tous les cas qu'il faudrait prévoir dans le texte les principaux cas maritimes et aériens. Si certains cas demeurés peu importants dans la pratique sont laissés de côté, cela ne nous paraît pas présenter des inconvénients sérieux. L'essentiel serait d'envisager les éventualités les plus importantes.

Il est certain que toutes les nations civilisées désirent une réglementation parfaite du droit humanitaire. Mais il est regrettable de constater que bien des initiatives ont dû être abandonnées, que d'autres n'ont abouti qu'à une réglementation incomplète et enfin que l'article 17 de la Convention « maritime » n'a pas représenté un progrès.

Pour notre part, nous souhaitons vivement que la prochaine conférence diplomatique ait le courage d'entreprendre la refonte de cette disposition et qu'elle indique elle-même ce que le droit international requiert.

Dans cette perspective, nous donnons en annexe une série d'articles contenant nos propositions en vue d'une révision de la Convention de Genève. Ces propositions ne concernent pas seulement les questions rentrant dans le cadre de l'actuel article 17, mais visent à donner à nos lecteurs une vue d'ensemble sur l'asile maritime neutre dans son cadre le plus large.

Enfin, nous croyons tellement à la nécessité d'une révision de la Convention qu'à notre avis elle devrait l'emporter sur tout autre argument tendant à la retarder.

On pourrait, par exemple, faire valoir que la neutralité est une institution en voie de disparition. Cependant, il y a tout lieu de penser qu'elle subsistera encore longtemps. La Charte des Nations Unies n'a pu l'éliminer ni dans les relations entre Etats membres, ni dans les relations entre Etats membres et non membres, ni a plus forte raison dans les relations entre Etats non membres (1).

D'autre part, le développement du droit humanitaire et parallèlement celui des préceptes moraux et sociaux nous ont prouvé à l'évidence que l'idée d'associer les pays neutres aux fonctions humanitaires s'est progressivement imposée, et l'on ne constate aucun signe d'un mouvement en sens inverse.

(1) Voir, sur ce sujet, GUGGENHEIM, « La sécurité collective et la neutralité », *A.S.D.I.*, vol. II, 1945, pp. 32-40 ; P. REUTER, *Droit international public*, p. 361.

ANNEXE

ARTICLES PROPOSÉS

POUR DÉTERMINER LE SORT DES MILITAIRES BELLIGÉRANTS,
VICTIMES DE LA GUERRE, DÉBARQUÉS DANS UN PORT NEUTRE,
EN VUE DE LA REVISION DE LA CONVENTION DE GENÈVE
POUR L'AMÉLIORATION DU SORT DES BLESSÉS, DES MALADES
ET DES NAUFRAGÉS DES FORCES ARMÉES SUR MER
DU 12 AOUT 1949

ARTICLE PREMIER

I.
**Asile facultatif
à bord d'un navire
ou aéronef militaire
d'un pays neutre**

Les militaires blessés, malades ou naufragés qui seront reçus ou recueillis à bord d'un navire ou aéronef militaire d'un pays neutre, devront, à moins d'un arrangement contraire avec les représentants des belligérants, être gardés de telle manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre ; ils pourront aussi être remis, à un navire ou aéronef militaire d'un autre pays neutre ou débarqués dans l'un de ses ports, si les autorités intéressées y consentent.

ARTICLE 2

II.
**Asile forcé
en pays neutre**
A) Définition
B) Modalités

L'asile forcé en pays neutre suppose que le consentement de l'autorité du navire ou celui de l'autorité locale fait défaut.

Il peut se réaliser dans les circonstances suivantes :

1) Le débarquement est forcé pour le belligérant s'il a lieu à la suite d'un naufrage illicitement causé dans la mer territoriale d'une Puissance neutre. Dans ce cas, les naufragés nationaux seront libres et les prisonniers internés.

2) Le débarquement est forcé pour la Puissance neutre si le belligérant ne sollicite pas le consentement de l'autorité locale et recourt à la force, à la dissimulation ou au naufrage volontaire pour procéder au débarquement. Dans ce cas, les nationaux seront internés et les prisonniers libres.

ARTICLE 3

III.
Asile facultatif
dans un port neutre
A) Victimes
transportées
de la haute mer

Les militaires blessés, malades ou naufragés qui seront reçus ou recueillis en haute mer à bord d'un navire ou aéronef fonctionnant sous l'autorité militaire et ensuite débarqués dans un port neutre avec le consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de la Puissance neutre avec les Puissances belligérantes, être internés par la Puissance neutre de telle manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

Sont considérés comme fonctionnant sous l'autorité militaire :

1) Les navires de guerre au sens de l'article 8, § 2 de la Convention sur la haute mer du 29 avril 1958, ainsi que les aéronefs de guerre au sens le plus large ;

2) Les navires ou aéronefs privés, qui sont escortés par un navire ou aéronef de guerre ou qui viennent régulièrement en aide aux victimes de la guerre ;

3) Les navires ou aéronefs privés des belligérants qui, sur l'appel d'un navire ou aéronef de guerre du même camp, sont venus occasionnellement en aide à des victimes de la guerre.

ARTICLE 4

B) Victimes
transportées
d'une mer
territoriale
belligérante

Les militaires blessés, malades ou naufragés qui seront reçus ou recueillis dans la mer territoriale d'une Puissance belligérante à bord d'un navire ou aéronef fonctionnant sous l'autorité militaire d'une Puissance neutre et ensuite débarqués dans un port de cette Puissance seront internés ou libérés suivant qu'il s'agit d'ennemis ou de nationaux.

Seront traités comme s'ils fonctionnaient sous l'autorité militaire, les navires ou aéronefs privés d'un pays neutre qui auraient fait usage de la force contre les victimes de la guerre elles-mêmes, contre le navire ou l'aéronef où elles se trouvaient, ou contre une autorité de la Puissance belligérante dont relève la mer territoriale en question.

ARTICLE 5

C) Victimes
transportées
de la mer
territoriale
neutre
— Violation
du domaine
neutre

Les militaires blessés, malades ou naufragés qui seront reçus ou recueillis dans la mer territoriale d'une Puissance neutre à bord d'un navire ou aéronef fonctionnant sous l'autorité militaire d'une Puissance belligérante ou d'une autre Puissance neutre à la suite d'une violation de la neutralité, telle que l'entrée illicite d'un aéronef militaire, la capture ou l'attaque de l'adversaire, et qui seront ensuite débarqués dans un port

de la Puissance neutre littorale seront internés ou libérés suivant qu'il s'agit d'auteurs ou de victimes de la violation. S'il s'agit, dans un cas déterminé, de plusieurs violations successives de la neutralité, la première qui constitue une cause suffisante d'internement sera prise en considération.

Seront traités comme s'ils fonctionnaient sous l'autorité militaire, les navires ou aéronefs privés d'un pays belligérant qui auraient fait usage de la force contre les victimes de la guerre elles-mêmes, contre le navire ou l'aéronef où elles se trouvaient, ou contre une autorité de la Puissance neutre dont relève la mer territoriale en question.

En l'absence d'une violation de la neutralité, les blessés, malades ou naufragés qui seront reçus ou recueillis dans la mer territoriale neutre à bord de tout navire ou aéronef, à l'exception des navires de guerre belligérants qui gardent leur exterritorialité pour les nationaux, seront tous libres s'ils sont débarqués dans un port de la Puissance littorale.

ARTICLE 6

D) Victimes venant de la mer par leurs propres moyens

Les militaires naufragés qui viennent de la mer en pays neutre à la suite d'un naufrage ne résultant pas d'un acte illicite seront libres, si le naufrage s'est produit à une certaine distance de la côte et si les naufragés l'ont atteint par des moyens qui ne sont pas destinés d'avance au transport en commun des militaires.

ARTICLE 7

IV. Frais d'hospitalisation et d'internement

Les frais d'hospitalisation et d'internement à bord d'un navire, d'un aéronef ou sur le territoire d'une Puissance neutre seront supportés par la Puissance dont relèvent les blessés, les malades ou les naufragés.

ABRÉVIATIONS

A.F.D.I.	Annuaire français de droit international.
A.I.D.I.	Annuaire de l'Institut de droit international.
A.J.I.L.	American Journal of International Law.
Al.	Alinéa.
Art.	Article.
A.S.D.I.	Annuaire suisse de droit international.
Chap.	Chapitre.
C.I.C.R.	Comité international de la Croix-Rouge.
Convention « blessés et malades » ou I ^{re} Convention.	Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, du 12 août 1949.
Convention « maritime » ou II ^e Convention	Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, du 12 août 1949.
Convention « prisonniers de guerre » ou III ^e Convention	Convention de Genève relative au traitement des prisonniers de guerre, du 12 août 1949.
Doc.	Document.
O.N.U.	Organisation des Nations Unies.
P.	Page.
Par.	Paragraphe.
R.C.A.D.I.	Recueil des cours de l'Académie de droit international.
R.D.I.	Revue de droit international.
R.D.I.L.C.	Revue de droit international et de législation comparée.
R.G.D.I.P.	Revue générale de droit international public.
R.I.C.R.	Revue internationale de la Croix-Rouge.
R.I.F.D.G.	Revue internationale française du droit des gens.
Riv. D.I.	Rivista di diritto internazionale.
T.	Tome.
U.R.S.S.	Union des Républiques socialistes soviétiques.
U.S.A.	Etats-Unis d'Amérique.
Vol.	Volume.

BIBLIOGRAPHIE

I. — *Documentation internationale*

- Projet d'articles additionnels à la Convention de Genève, signé à Genève le 20 octobre 1868, Genève, 1868.
- Conférence internationale de la Paix (La Haye, 18 mai - 29 juillet 1899), Ministère des Affaires étrangères, La Haye, 1899.
- Deuxième Conférence internationale de la Paix (La Haye, 15 juin - 18 octobre 1907), Actes et documents, Ministère des Affaires étrangères, La Haye, 1907.
- Les Conventions pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, Bruxelles, 1910.
- La Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, Paris, 1919.
- Statut sur le régime international des ports maritimes, annexé à la Convention sur le régime international des ports maritimes, signé à Genève le 9 décembre 1923, Genève, 1923.
- La guerre aérienne, Revision des lois de la guerre (La Haye, 1922-1923), Les Editions internationales, Paris, 1930.
- XVI^e Conférence internationale de la Croix-Rouge (Londres, 1938), Rapport relatif à la revision de la « X^e Convention de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906 » (Doc. n^o 2), C.I.C.R., Genève, 1938.
- Conférence diplomatique pour la revision et la conclusion d'accords relatifs à la Croix-Rouge, Revision de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève (Doc. n^o 3), C.I.C.R., Berne, 1939.
- Draft Convention on Rights and Duties of Neutral States in Naval and Aerial War, Research in International Law of the Faculty of the Harvard Law School, *A.J.I.L.*, vol. 33, 1939, Suppl.
- Rapport sur les travaux de la Conférence préliminaire des Sociétés nationales de la Croix-Rouge pour l'étude des Conventions et de divers problèmes ayant trait à la Croix-Rouge (Genève, 26 juillet - 3 août 1946), C.I.C.R., Genève, 1947.
- Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre (Genève, 14-26 avril 1947), Procès-verbaux de la Commission I, Revision de la Convention de Genève de 1929 pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les armées en campagne et les dispositions connexes, C.I.C.R., Genève, 1947.

- Rapport sur les travaux de la Conférence d'experts gouvernementaux pour l'étude des Conventions protégeant les victimes de la guerre (Genève, 14-26 avril 1947), C.I.C.R., Genève, 1947.
- XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge (Stockholm, août 1948), Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, établis par le Comité international de la Croix-Rouge avec le concours d'experts des Gouvernements, des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et d'autres associations humanitaires (n^o 4), C.I.C.R., Genève, 1948.
- XVII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge (Stockholm, août 1948), Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Addenda, Rapport du Comité international de la Croix-Rouge (Sous-point III de l'ordre du jour de la Commission juridique) (n^o 4 bis), C.I.C.R., Genève, 1948.
- Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Textes approuvés et amendés par la XVII^e Conférence Internationale de la Croix-Rouge, C.I.C.R., Genève, 1948.
- Projets de Conventions révisées ou nouvelles protégeant les victimes de la guerre, Remarques et propositions du Comité international de la Croix-Rouge, Document destiné aux Gouvernements invités par le Conseil fédéral suisse à la Conférence diplomatique de Genève (21 avril 1949), C.I.C.R., Genève, 1949.
- Les Conventions de Genève du 12 août 1949, C.I.C.R., Genève, 1949.
- Actes de la Conférence diplomatique de Genève de 1949, Département politique fédéral, Berne, 1950 et 1951.
- Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (Genève, 24 février - 27 avril 1958), Conventions sur le droit de la mer, adoptées à Genève le 29 avril 1958, Genève, 1958.

II. — *Documentation nationale*

- Déclaration de neutralité de la République d'Haïti à l'occasion de la guerre hispano-américaine du 25 avril - 9 mai 1898, *R.G.D.I.P.*, t. V, 1898, Documents.
- Legge di neutralità, *Riv. D.I.*, 1938.
- Déclaration de neutralité de la Belgique du 3 septembre 1939, *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939.
- Proclamation de neutralité des Pays-Bas du 3 septembre 1939, *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939.
- The Declaration of Panama, *A.J.I.L.*, vol. 34, 1940.
- General Declaration of Neutrality of the American Republics of October 3, 1939, *A.J.I.L.*, vol. 34, 1940, Suppl.

III. — *Ouvrages et articles*

- ACCIOLO (H.). — *Traité de droit international public*, t. II et III, Paris, 1940 et 1942.
- ALVAREZ (A.). — *La grande guerre européenne et la neutralité du Chili*, Paris, 1915.
- BALLADORE-PALLIERI (G.). — *Diritto bellico*, Padova, 1954.

- BOCAÏEVSKY (P.). — « Les secours aux militaires malades et blessés avant le XIX^e siècle », *R.G.D.I.P.*, t. X, 1903.
- CASTRÉN (E.). — *The Present Law of War and Neutrality*, Helsinki, 1954.
- CAUWÈS (G.). — *De l'extension des principes de la Convention de Genève aux guerres maritimes*, Paris, 1899.
- COLOMBOS (C.J.). — *Le droit international de la mer*, Paris, 1952.
- COURSIER (H.). — « Définition du droit humanitaire », *A.F.D.I.*, vol. I, 1955.
- DEAK (F.) and JESSUP (P.C.). — *A Collection of Neutrality Laws, Regulations and Treaties of Various Countries*, vol. I, Washington, 1939.
- DELEZ (L.). — *Les principes généraux du droit international public*, Paris, 1964.
- DESPAGNET (F.). — *Cours de droit international public*, Paris, 1910.
- D'ESPINE. — *Activité maritime de la Croix-Rouge, Rapport adressé au nom du Comité international de la Croix-Rouge à MM. les Présidents des Comités centraux*, Genève, 1892.
- FAUCHILLE (P.). — « Les secours aux blessés, malades et naufragés dans les guerres maritimes », *R.G.D.I.P.*, t. VI, 1899.
- « Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats », *R.G.D.I.P.*, t. VIII, 1901.
- *Traité de droit international public*, t. I (Partie II) et II (Partie V), Paris, 1921 et 1925.
- FAUCHILLE (P.) et POLITIS (N.). — *Manuel de la Croix-Rouge à l'usage des militaires de terre et de mer et des Sociétés de secours aux blessés*, Paris, 1908.
- FAVRE (E.). — *L'internement en Suisse des prisonniers de guerre malades ou blessés, 1916-1919, Premier rapport fait par ordre du colonel Hauser*, t. I, 1917.
- GENÈT (R.). — *Précis de droit maritime pour le temps de guerre*, t. II, Paris, 1938.
- « L'extension des règles de la neutralité dans le droit maritime du temps de guerre », *R.I.F.D.G.*, vol. VIII, 1939.
- « La revision de la X^e Convention de La Haye », *R.I.F.D.G.*, t. XVIII à XXII, 1949-1953.
- GIDEL (G.). — *Le droit international public de la mer*, t. I, Châteauroux, 1932.
- GUGGENHEIM (P.). — « La sécurité collective et le problème de la neutralité », *A.S.D.I.*, vol. II, 1945.
- *Traité de droit international public*, t. II, Genève, 1954.
- HACKWORTH (G.H.). — *Digest of International Law*, vol. VII, Washington, 1943.
- HALL (J.A.). — *The Law of Naval Warfare*, London, 1921.
- HALL (W.E.). — *A Treatise on International Law*, Oxford, 1924.
- HOUETTE. — *Mémoire sur la question des secours aux victimes des guerres maritimes et des combats sur mer*, Paris, 1892.
- KLEEN (R.). — *Lois et usages de la neutralité d'après le droit international conventionnel et coutumier des Etats civilisés*, t. I et II, Paris, 1898.
- KROELL (J.). — *Traité de droit international public aérien*, t. II, Paris, 1936.
- LA PRADELLE (P. DE). — « Le droit aérien humanitaire » (Résumé d'une conférence donnée le 24 novembre 1954), *Annales de la Faculté de droit de l'Université d'Istanbul*, n° 5, 1954.
- MARTIN (F.). — *Essai sur les droits et devoirs des Etats étrangers à une guerre à l'égard des navires des belligérants dans les ports neutres*, Dijon, 1912.

- MING-MINPENG. — *Le statut juridique de l'aéronef militaire*, La Haye, 1957.
- MIRWART (J.). — « Séjour d'un navire de guerre belligérant dans un port neutre, Incident du Graf Spee », *R.D.I.L.C.*, t. XX, 1939.
- OPPENHEIM (L.). — *International Law*, vol. II, London, 1952.
- PICTET (J.S.). — *Commentaire*, vol. I, « La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne », Genève, 1952.
- *Commentaire*, vol. II, « La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer », Genève, 1959.
- PILLET (A.). — *Les lois actuelles de la guerre*, Paris, 1901.
- POLITIS (N.). — « Chronique des faits internationaux, Belgique - Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports du Royaume - Arrêté du 18 février 1901 », *R.G.D.I.P.*, t. VIII, 1901.
- *La neutralité et la paix*, Paris, 1935.
- REUTEN (P.). — *Droit international public*, Paris, 1963.
- ROLIN (A.). — *Le droit moderne de la guerre*, t. III, Bruxelles, 1921.
- ROLLAND (L.). — « Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens », *R.G.D.I.P.*, t. XXIII, 1916.
- ROMBERG (E.). — *Des belligérants et des prisonniers de guerre*, Bruxelles, 1894.
- ROUSSEAU (Ch.). — *Droit international public*, Paris, 1953.
- ROUSSEAU (J.-J.). — *Du contrat social au principes du droit politique*, Genève, 1947.
- SANDIFORD (R.). — « La neutralité aérienne », *R.G.D.I.P.*, t. XXXIX, 1932.
- SAUSER-HALL (G.). — *Des belligérants internés chez les neutres en cas de guerre terrestre*, Genève, 1910.
- SCOTT (J.B.). — *Les Conférences de la Paix de La Haye de 1899-1907*, partie II, Paris, 1927.
- SIBERT (M.). — *Traité de droit international public*, t. I, Paris, 1951.
- SPAIGHT (J.M.). — *Air Power and War Rights*, London - New York - Toronto, 1947.
- TUCKER (R.W.). — *The Law of War and Neutrality at Sea*, Washington, 1957.
- WERNER (A.-R.). — *La Croix-Rouge et les Conventions de Genève*, Genève, 1943.
- WERNER (G.). — *Les prisonniers de guerre*, Paris, 1929, tiré à part du *R.C.A.D.I.*, t. 21 (n° 1), 1928.
- WILHELM (R.J.). — *Le caractère des droits accordés à l'individu dans les Conventions de Genève*, Genève, 1950, tiré à part de la *R.I.C.R.*, n° 350, 1950.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
 <i>PREMIÈRE PARTIE</i> NOTIONS GÉNÉRALES	
CHAPITRE PREMIER. — DOMAINE MARITIME ET AÉRIEN	5
I. — <i>Domaine maritime</i>	5
A) La haute mer	5
B) La zone contiguë	6
C) La mer territoriale	6
D) Les eaux intérieures	8
II. — <i>Domaine aérien</i>	13
CHAPITRE II. — NAVIRES ET AÉRONEFS	15
I. — <i>Navires</i>	15
A) Définition et identité du navire	15
B) Classification des navires	16
II. — <i>Aéronefs</i>	23
A) Définition et identité de l'aéronef	23
B) Classification des aéronefs	23
CHAPITRE III. — VICTIMES DE LA GUERRE	25
I. — <i>Blessés, malades et naufragés</i>	25
A) Définition du blessé et du malade	25
B) Définition du naufragé	28
II. — <i>Personnes protégées</i>	30

	PAGES
CHAPITRE IV. — NEUTRALITÉ	32
I. — <i>Définition</i>	32
II. — <i>Modalités de la neutralité</i>	32
A) Neutralité parfaite ou imparfaite	32
B) Neutralité simple ou conventionnelle	33
C) Neutralité occasionnelle ou permanente	33
D) Neutralité générale ou partielle	33
E) Neutralité pacifique ou armée	33
III. — <i>Commencement et fin de la neutralité</i>	34
IV. — <i>Droit de la neutralité</i>	34
A) Devoirs de l'Etat neutre	34
B) Droits de l'Etat neutre	35
CHAPITRE V. — INTERNEMENT	36
I. — <i>Définition</i>	36
II. — <i>Modalités de l'internement</i>	36
A) Internement répressif	36
B) Internement conservatoire	38
C) Internement préventif	39
III. — <i>Droit de l'internement</i>	40
A) Devoirs de l'Etat neutre	40
B) Droits de l'Etat neutre	41

DEUXIÈME PARTIE

POSITION DU PROBLÈME EN DROIT INTERNATIONAL

CHAPITRE PREMIER. — LE PROBLÈME ET SES DIFFICULTÉS.	45
I. — <i>Les difficultés générales du problème découlant des divers domaines dans lesquels il est traité</i>	46
A) Droit de la guerre maritime et aérienne	46
B) Droit de la neutralité maritime et aérienne	48
C) Droit humanitaire maritime et aérien	50
II. — <i>Les difficultés découlant directement de la matière elle-même</i>	52
A) Nature de l'asile	52
B) Sort des victimes débarquées	53
C) Collision d'intérêts différents	54

	PAGES
CHAPITRE II. — IMPORTANCE PRATIQUE DU PROBLÈME	55
I. — <i>Importance générale du problème</i>	56
II. — <i>Intérêts en présence</i>	58
A) Importance du problème pour le belligérant ...	58
B) Importance du problème pour le neutre	60
C) Importance du problème pour les victimes de la guerre	62
CHAPITRE III. — APERÇU HISTORIQUE GÉNÉRAL	63
I. — <i>L'évolution jusqu'en 1899</i>	64
A) Antiquité et Moyen-Age	64
B) Epoque moderne	64
II. — <i>La période allant de 1899 à 1949</i>	69
A) La Convention du 29 juillet 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864	69
B) Situation juridique résultant de l'élimination de l'article 10	71
C) La Convention du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906	72
D) Travaux préparatoires en vue de la revision de la Convention de 1907	74
E) La Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer du 12 août 1949	79
F) Conclusion	81
CHAPITRE IV. — LES RÈGLES DE CARACTÈRE GÉNÉRAL	82
I. — <i>Portée de l'article 17 de la Convention « maritime » de 1949</i>	82
II. — <i>Conditions du débarquement</i>	85
A) Consentement de l'autorité du navire	85
B) Consentement de l'autorité locale neutre	85
III. — <i>Conditions de l'internement</i>	88
A) « A moins d'un arrangement contraire »	88
B) « Lorsque le droit international le requiert » ..	89
IV. — <i>Frais d'hospitalisation et d'internement</i>	93
V. — <i>Commencement et fin de l'internement</i>	94
A) Commencement de l'internement	94
B) Fin de l'internement	94

TROISIÈME PARTIE
LES CAS PARTICULIERS LES PLUS IMPORTANTS

INTRODUCTION	99
TITRE PREMIER	
Les cas des navires	101
CHAPITRE PREMIER. — LES NAVIRES DE GUERRE	101
§ 1. — LES NAVIRES DE GUERRE DES BELLIGÉRANTS	101
I. — <i>Généralités et historique</i>	101
A) Généralités	101
B) Historique	104
II. — <i>Droit applicable</i>	105
A) Solutions doctrinales	105
B) Solution proposée	109
C) Pratique des Etats	115
§ 2. — LES NAVIRES DE GUERRE DES NEUTRES	118
I. — <i>Généralités et historique</i>	118
A) Généralités	118
B) Historique	119
II. — <i>L'article 15 de la Convention « maritime »</i>	120
A) Portée de l'article	120
B) Statut des victimes à bord du navire	123
C) Frais d'entretien	124
III. — <i>Droit applicable</i>	124
A) Solutions doctrinales	125
B) Solution proposée	128
C) Pratique des Etats	135
CHAPITRE II. — LES NAVIRES DE COMMERCE	137
§ 1. — LES NAVIRES DE COMMERCE DES BELLIGÉRANTS	137
I. — <i>Généralités et historique</i>	137
A) Généralités	137
B) Historique	138

	PAGES
II. — <i>Droit applicable</i>	140
A) Solutions doctrinales	140
B) Solution proposée	149
C) Pratique des Etats	152
§ 2. — LES NAVIRES DE COMMERCE DES NEUTRES	159
I. — <i>Généralités et historique</i>	153
A) Généralités	153
B) Historique	154
II. — <i>Droit applicable</i>	155
A) Solutions doctrinales	155
B) Solution proposée	163
C) Pratique des Etats	165
CHAPITRE III. — LES NAVIRES-HOPITAUX	168
§ 1. — LES NAVIRES-HÔPITAUX DES BELLIGÉRANTS	168
I. — <i>Généralités et historique</i>	168
A) Généralités	168
B) Historique	169
II. — <i>Droit applicable</i>	171
A) Solutions doctrinales	171
B) Solution proposée	173
§ 2. — LES NAVIRES-HÔPITAUX DES NEUTRES	176
I. — <i>Les navires-hôpitaux militaires</i>	176
A) Généralités et historique	176
B) Droit applicable	177
II. — <i>Les navires-hôpitaux non militaires</i>	178
A) Généralités et historique	178
B) Droit applicable	179
CHAPITRE IV. — AUTRES NAVIRES PUBLICS	180
§ 1. — AUTRES NAVIRES PUBLICS DES BELLIGÉRANTS	180
I. — <i>Généralités et historique</i>	180
II. — <i>Droit applicable</i>	181
A) Solutions doctrinales	181
B) Solution proposée	181
§ 2. — AUTRES NAVIRES PUBLICS DES NEUTRES	182
I. — <i>Généralités et historique</i>	182

	PAGES
II. — <i>Droit applicable</i>	183
A) Solutions doctrinales	183
B) Solution proposée	184
C) Pratique des Etats	185
TITRE II	
Les cas des aéronefs	186
CHAPITRE PREMIER. — LES AÉRONEFS DE GUERRE	186
§ 1. — LES AÉRONEFS DE GUERRE DES BELLIGÉRANTS	186
I. — <i>Généralités et historique</i>	186
II. — <i>Droit applicable</i>	188
A) Solutions doctrinales	188
B) Solution proposée	190
C) Pratique des Etats	190
§ 2. — LES AÉRONEFS DE GUERRE DES NEUTRES	192
I. — <i>Généralités et historique</i>	192
II. — <i>Article 15 de la Convention « maritime »</i>	193
III. — <i>Droit applicable</i>	193
A) Solutions doctrinales	193
B) Solution proposée	194
C) Pratique des Etats	194
CHAPITRE II. — LES AÉRONEFS DE COMMERCE	195
§ 1. — LES AÉRONEFS DE COMMERCE DES BELLIGÉRANTS	195
I. — <i>Généralités et historique</i>	195
II. — <i>Droit applicable</i>	195
§ 2. — LES AÉRONEFS DE COMMERCE DES NEUTRES	196
I. — <i>Généralités et historique</i>	196
II. — <i>Droit applicable</i>	196
A) Solutions doctrinales	196
B) Solution proposée	197
C) Pratique des Etats	197

	PAGES
CHAPITRE III. — LES AÉRONEFS SANITAIRES	198
§ 1. — LES AÉRONEFS SANITAIRES DES BELLIGÉRANTS	198
I. — <i>Généralités et historique</i>	198
II. — <i>Alinéa 3 de l'article 40 de la Convention « maritime »</i> ..	199
III. — <i>Droit applicable</i>	200
A) <i>Solutions doctrinales</i>	200
B) <i>Solution proposée</i>	201
§ 2. — LES AÉRONEFS SANITAIRES DES NEUTRES	201
I. — <i>Les aéronefs sanitaires militaires</i>	201
II. — <i>Les aéronefs sanitaires non militaires</i>	201
CHAPITRE IV. — AUTRES AÉRONEFS PUBLICS	202
§ 1. — AUTRES AÉRONEFS PUBLICS DES BELLIGÉRANTS	202
I. — <i>Généralités et historique</i>	202
II. — <i>Droit applicable</i>	202
§ 2. — AUTRES AÉRONEFS PUBLICS DES NEUTRES	203
I. — <i>Généralités et historique</i>	203
II. — <i>Droit applicable</i>	203
A) <i>Solutions doctrinales</i>	203
B) <i>Solution proposée</i>	204
TITRE III	
Le cas des naufragés gagnant un pays neutre par leurs propres moyens	
	205
I. — <i>Généralités et historique</i>	205
II. — <i>Droit applicable</i>	206
A) <i>Solutions doctrinales</i>	206
B) <i>Solution proposée</i>	208
C) <i>Pratique des Etats</i>	212
CONCLUSIONS GÉNÉRALES	213
ANNEXE	223
ABRÉVIATIONS	226
BIBLIOGRAPHIE	227

I M P R I M E R I E
G R A N D V I L L E
10, RUE DE MALZÉVILLE, 10
— N A N C Y —

Dépôt légal, 4^e trim. 1971