

# ***HOT PURSUIT : MOYEN DÉPASSÉ POUR ASSURER LE RESPECT DES NORMES DANS LES EAUX D'UN ÉTAT CÔTIER?***

*Pierre Antoine Vaillancourt\**

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) octroie aux États côtiers de nombreux droits et responsabilités dans les eaux adjacentes à leur territoire. Pour assurer le respect de ces normes, un droit de poursuite a été prévu. Ce droit de poursuite, datant de plusieurs centaines d'années, a été intégré dans la convention en fonction des technologies de l'époque. Cependant, parmi les critères qui encadrent ce droit, on y retrouve deux obligations problématiques : l'obligation de signaler le début de la poursuite et l'obligation du caractère continu de la poursuite. De plus, les dispositions relatives à ces obligations sont rédigées de telle sorte qu'intégrer l'usage de nouvelles technologies est presque impossible. Donc, la pertinence de ce droit de poursuite dépend de sa capacité d'adaptation. C'est pourquoi une interprétation large ou une modification des dispositions pertinentes de la CNUDM est nécessaire.

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) defines the rights and responsibilities of coastal States with respect to adjacent waters. To ensure compliance with these standards, the right of hot pursuit was devised. Dating back hundreds of years and reflecting the technology available at the time of its ratification, the right of hot pursuit was incorporated into the Convention. However, two of its requirements have proven problematic: the duty to report the start of the pursuit and the continuous nature of the pursuit. The provisions relating to these obligations are also drafted in such a way as to make it nearly impossible to account for the use of new technologies. The relevance of the right of hot pursuit thus depends on its ability to adapt. Hence, a broader interpretation or amendment of the pertinent provisions of the UNCLOS is required.

---

\* LL.B., candidat au LL.M. en droit international à l'Université de Montréal. L'auteur tient à remercier la professeure Suzanne Lalonde ainsi que les évaluateurs anonymes pour leurs commentaires sur les versions antérieures de ce texte.

La planète bleue porte bien son nom. Composée à 70 % d'étendues d'eau<sup>1</sup>, dont la majeure partie est formée d'océans, notre planète est constamment explorée, fouillée, éventrée afin de découvrir les richesses qu'elle renferme. D'ailleurs, l'accès à la mer a toujours été synonyme, historiquement parlant, d'un pouvoir certain. Il suffit de songer aux différents empires qui ont occupé notre monde : ces puissances avaient compris la valeur des océans, leur aspect stratégique et l'importance des richesses qui s'y trouvent.

À notre ère d'avancées technologiques et de prise de conscience collective, l'importance des océans n'est pas allée en s'étiolant, bien au contraire. En effet, lorsqu'on considère que près de 120 millions de tonnes de ressources halieutiques sont consommées annuellement<sup>2</sup>, que les océans renferment une quantité insoupçonnée de réserves de pétrole et que les ressources minérales qui s'y cachent sont d'une valeur inestimable, il est aisé de comprendre pourquoi les « sept mers » sont l'objet d'enjeux politiques majeurs.

Considérant que l'ancienne doctrine de *mare liberum* ne correspondait plus aux besoins contemporains, les nombreux États composant la carte géopolitique sont arrivés à un accord, après des années de négociations. En effet, c'est en 1982 qu'a eu lieu la signature de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*<sup>3</sup>, ambitieux traité qui détermine les principes du droit de la mer.

La conclusion de cette convention constitue l'une des plus belles réussites de la communauté internationale à ce jour. Or, comme pour toute règle de droit, en l'absence de mesures pour en assurer le respect, la *Convention* serait en pratique assez inutile. C'est dans cette optique que les États ont convenu d'intégrer à la *CNUDM* la notion de *hot pursuit*, laquelle permet d'assurer dans une certaine mesure le respect des normes établies. En effet, le recours à cette solution déjà ancienne semblait être une façon efficace pour pallier les lacunes de la *Convention* concernant les situations où un navire fautif décidait de prendre la fuite.

Toutefois, la façon dont a été intégrée cette doctrine dans la *CNUDM* pose maintenant problème. En effet, comme mentionné plus haut, les nombreuses avancées technologiques qui sont apparues depuis l'entrée en vigueur de la *CNUDM* rendent obsolètes des technologies considérées alors comme fiables. De plus, les réalités du droit de la mer ont elles aussi beaucoup changé, à un point tel que le libellé de certaines exigences fait en sorte que l'application de ce droit de poursuite constitue un défi majeur pour les États côtiers. Ainsi, il est légitime de se demander si la doctrine de *hot pursuit* parvient à suivre le rythme de développement des technologies ou si, bien au contraire, elle freine leur emploi dans l'application des normes. Autrement dit, est-ce que le droit de poursuite, cantonné dans ses règles établies, est en mesure de s'adapter aux nouvelles réalités du droit de la mer?

---

<sup>1</sup> Frederick K Lutgens et Edward J Tarbuck, *Essentials of Geology*, New York, MacMillan, 1992 à la p 269.

<sup>2</sup> FAO, « Fishery and Aquaculture Statistics » (2009), en ligne : Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture <ftp://ftp.fao.org>.

<sup>3</sup> *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, 1834 RTNU 3 (entrée en vigueur le 16 novembre 1994) [*CNUDM, Convention*].

Afin de répondre à ces questions, il nous semble opportun de commencer par un exposé des notions fondamentales de ce droit de poursuite. En effet, en analysant les notions qui encadrent le droit de poursuite et les interprétations faites par la jurisprudence au fil des années, les problèmes l'entourant deviennent apparents. C'est pourquoi nous enchaînerons avec un exposé des limites associées au droit de poursuite, notamment son manque d'adaptabilité face aux nouvelles réalités du droit de la mer pour finalement exposer certaines solutions qui pourraient être envisagées pour remédier à ces problèmes et rendre le droit de poursuite aussi pertinent qu'autrefois.

## I. La notion de *hot pursuit*

### A. Historique et généralités du droit de la mer

Tirant ses origines des Institutes de Justinien<sup>4</sup>, on retrouve des traces de cette doctrine dans des décisions de common law datant d'aussi loin que 1293<sup>5</sup>. Il s'agissait alors de pourchasser les animaux d'autrui en fuite alors qu'ils avaient causé des dommages à la propriété. Aussi, on considérait qu'un chasseur pouvait réclamer la propriété d'un animal qu'il avait blessé seulement s'il se mettait immédiatement à sa poursuite. Ainsi, bien que les sujets concernés ne pussent être plus différents que dans la conception actuelle de *hot pursuit*, il est aisé de tracer des parallèles entre le droit de poursuite de l'époque et celui qui a cours présentement.

Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, plusieurs États commencent à remettre en question le caractère quasi-absolu de la liberté des océans, établi depuis le 17<sup>e</sup> siècle suite à la fameuse bataille des livres<sup>6</sup>. En effet, la volonté de ces États consiste à étendre leurs prétentions sur les ressources se trouvant au-delà de la limite territoriale de trois miles marins. Voyant les instabilités politiques pouvant être causées par une telle tendance, les États membres de la Société des Nations tentent, en 1930, de mettre sur pied une convention qui traiterait des grands principes du droit international<sup>7</sup>, l'objectif demeurant d'assurer une stabilité relative et, ultimement, d'éviter des conflits<sup>8</sup>. Durant cette conférence ayant eu lieu à La Haye, le sujet du droit de *hot pursuit* est abordé. Toutefois, la convention adoptée alors ne traite pas de cette notion, faute d'entente. Il faut donc attendre 1956 pour que les États se réunissent de nouveau et qu'ils parviennent à une entente. La doctrine de *hot pursuit* est envisagée dès la conférence UNCLOS I. En effet, de cette conférence aboutit la *Convention sur la haute mer*<sup>9</sup>, entrée en vigueur en 1962, convention qui comporte des dispositions sur le droit de

<sup>4</sup> Gaius-Institutes de Justinien, *de rerum divisionis*, tel que cité dans Nicholas Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, La Haye, Kluwer Law International, 1969 à la p 4 [Poulantzas].

<sup>5</sup> Glanville L Williams, « The Juridical Basis of *Hot Pursuit* » (1939) 20 Brit Y B Int'l L 83 à la p 85.

<sup>6</sup> Bardo Fassbender et al, *The Oxford Handbook of the History of International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2012 à la p 242.

<sup>7</sup> Société des nations, Doc C.44 M/21, 1926, V, 9 février 1926, tel que cité dans Poulantzas, *supra* note 4 à la p 49.

<sup>8</sup> Hunter Miller, « The Hague Codification Conference » (1930) 24 Am J Int'l L 674 à la p 675.

<sup>9</sup> *Convention sur la haute mer*, 29 avril 1958, 450 RTNU 82 (entrée en vigueur le 30 septembre 1962).

*hot pursuit* à son article 23. Finalement, ces dispositions se sont retrouvées presque mot pour mot dans la *CNUDM*, avec l'ajout d'un nouveau paragraphe 2<sup>10</sup>.

Finalement, malgré le fait que certains États n'aient pas signé ni ratifié la *CNUDM*, le droit de *hot pursuit* est globalement appliqué. Ainsi, dire que cette doctrine est devenue intégrée au droit international public n'est pas exagéré<sup>11</sup>.

Les États ayant négocié la *CNUDM* avaient certains objectifs en tête. Parmi ceux-ci, on retrouve l'emploi pacifique des océans, et ce, dans le respect de la souveraineté des États<sup>12</sup>. Considérant ces principes, il est simple de comprendre pourquoi la division en zones a été adoptée plutôt que de donner à chacun une zone de souveraineté de 200 miles marins comme le réclamaient certains pays sud-américains. Cette division permettait de donner à l'État un contrôle plus important le long de ses côtes sans toutefois priver les autres États de la possibilité de naviguer sur les océans. Cette liberté de navigation est capitale, puisqu'aucune zone délimitée par les normes de la *CNUDM* ne donne à l'État côtier une pleine souveraineté, à l'exception, bien entendu, des eaux intérieures. En effet, même dans la mer territoriale, le droit de passage inoffensif constitue une entrave à cette pleine souveraineté. Ainsi, lorsqu'on envisage une question de droit de la mer, il faut toujours garder en tête ce principe de liberté en mer que les États ont voulu sacraliser dans la Convention.

L'affaire du *S.S. Lotus* de 1927, qui opposait la France à la Turquie, avait établi à l'époque un grand précédent, à savoir que les États souverains étaient libres d'agir en haute mer, dans la mesure où ils n'enfreignaient pas d'interdiction explicite, le tout conformément au principe de souveraineté du droit international public<sup>13</sup>. Ainsi, ceci avait permis à la Turquie de juger des marins français, puisqu'aucun traité de droit international ne l'en empêchait. Dans la *CNUDM*, la tendance a été en quelque sorte renversée, puisque l'article 92 établit clairement qu'en haute mer, la compétence juridictionnelle revient à l'État dont le navire bat pavillon. Ainsi, advenant une infraction commise en haute mer, l'État du pavillon aura pleine compétence sur le navire fautif, à l'exclusion de tout autre État<sup>14</sup>.

Il existe bien sûr des exceptions à ces deux principes fondamentaux. De fait, les navires de guerre sont habilités à y déroger et pourront donc arraisonner un navire lorsqu'il est question de piraterie, de transport d'esclaves, d'émission illicite, de navire sans pavillon ou de navire qui a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, mais qui bat pavillon étranger ou refuse de montrer son pavillon<sup>15</sup>. Ceci reflète l'idée que la liberté de navigation et la notion de compétence exclusive de l'État sur les

---

<sup>10</sup> Ivan A Shearer, « Problems of Jurisdiction and Law Enforcement Against Delinquent Vessels » (1986) 35 *Int'l & Comp L Q* 320 à la p 338 (ajout du droit d'initier la poursuite dans la ZEE et dans des eaux archipélagiques).

<sup>11</sup> *R c Rumbaut* [1998] NBJ No 265 (QL) à la p 29 (le juge Deschênes, suite à une analyse de la jurisprudence canadienne et de la doctrine, en vient à la conclusion que le droit de poursuite fait partie intégrante du droit international public et donc du droit interne canadien).

<sup>12</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, dans le préambule.

<sup>13</sup> *Affaire du « Lotus » (France c Turquie)* (1927) CPJI (sér A) n° 10 à la p 19.

<sup>14</sup> *Shearer*, *supra* note 10 à la p 338.

<sup>15</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 110.

navires battant son pavillon, bien que capitales à la *Convention*, ne sont pas absolues et peuvent faire l'objet de tempéraments, parmi lesquels se retrouve la doctrine de *hot pursuit*<sup>16</sup>.

## B. Critères du droit de poursuite

La notion du droit de poursuite est assez concrète, mais elle comporte son lot de conditions, lesquelles se déclinent souvent en plusieurs spécificités. La *CNUDM*, à l'article 111, expose ces conditions, lesquelles sont naturellement cumulatives, comme l'a souligné le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) dans l'affaire du *navire Saiga (N° 2)*<sup>17</sup>. Nous estimons opportun de faire ici l'analyse de ces conditions afin de bien cerner les problèmes qui en découlent.

### 1. CONDITIONS PRÉLIMINAIRES

La première condition pour que le droit de *hot pursuit* soit initié peut sembler être une évidence, mais elle garde toute son importance. En effet, sans infraction de la part d'un navire étranger, le droit de poursuite n'existe pas<sup>18</sup>. Sans imposer une liste d'infractions donnant ouverture au droit de poursuite<sup>19</sup>, la *CNUDM* prévoit que dès qu'un État a des raisons sérieuses de croire qu'une infraction a été commise dans ses eaux territoriales, le navire de cet État pourra engager la poursuite du navire fautif.

Certains auteurs s'entendent pour dire que la notion de « sérieuses raisons de penser » s'apparente au standard de « soupçons raisonnables » des cours fédérales américaines<sup>20</sup>. Sur cette question, le Tribunal international du droit de la mer, dans l'affaire *M/V Saiga*, a déterminé que de simples soupçons n'étaient pas suffisants pour initier un droit de poursuite<sup>21</sup>. Aussi, un traité signé entre l'Australie et la France traite à son article 4 de cette question, indiquant que la base de tels soupçons peut émaner d'un contact visuel direct du navire suspect ou encore de preuve recueillie par des moyens technologiques<sup>22</sup>. Toutefois, ces deux façons ne sont pas limitatives et

<sup>16</sup> Randall Walker, « International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21st Century » (2011) 17 *Auckland UL Rev* 194 à la p 196 [Walker].

<sup>17</sup> *Navire « SAIGA » (No 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c Guinée)*, arrêt, TIDM Recueil 1999 au para 146 [*Navire « SAIGA »*].

<sup>18</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111(1).

<sup>19</sup> Voir Daniel Patrick O'Connell, *The International Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 1982 aux pp 1079-1080 (Une ébauche de liste avait été proposée lors de la rédaction de la *CNUDM*, pour être ultimement rejetée par les États) [O'Connell].

<sup>20</sup> Myres S McDougal et William T Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, New Haven, Yale University Press, 1962 à la p 906 [McDougal et Burke]; Robert C. Reuland, « The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention » (1992-1993) 33 *Va J Int'l L* 557 à la p 569 [Reuland].

<sup>21</sup> *Navire « SAIGA »*, *supra* note 17 au para 147.

<sup>22</sup> *Agreement on the Cooperative Enforcement of Fisheries Laws between the Government of Australia and the Government of the French Republic in the Maritime Areas Adjacent to the French Southern and Antarctic Territories and Heard and McDonald Islands*, France et Australie, 8 janvier 2007, [2007] ATNIF 1.

peuvent inclure d'autres moyens<sup>23</sup>

Par ailleurs, d'un point de vue purement légal, toute infraction pourrait donner lieu à un droit de poursuite<sup>24</sup>. De fait, dans l'affaire *The Ship North*<sup>25</sup>, un navire américain pêchant dans les eaux canadiennes sans permis a été poursuivi jusqu'en haute mer, puis arrêté. L'arraisonnement a été considéré comme valide par la Cour suprême malgré le fait que la seule infraction était la pêche sans permis (dont les conséquences étaient de moindre envergure à l'époque).

Toutefois, il est normal que seules les infractions aux normes revêtant une certaine importance puissent entraîner une intervention de l'État côtier<sup>26</sup>, considérant les principes de bonne foi et de respect entre les États<sup>27</sup>. Ainsi, les infractions relatives au trafic de drogue, à la pêche illégale et, dans une moindre mesure, à la pollution sont les plus susceptibles d'entraîner une poursuite en mer<sup>28</sup>. Un État qui agirait autrement porterait atteinte au principe fondamental de la liberté de navigation<sup>29</sup> et pourrait même voir sa responsabilité internationale engagée<sup>30</sup>.

Bien qu'il n'y ait pas de liste d'infractions donnant ouverture au droit de poursuite, la *CNUMD* expose comme principe que chaque zone maritime assujettie à l'État côtier permet ses propres « déclinaisons » de *hot pursuit*. Plus précisément, les infractions pouvant donner ouverture au droit de poursuite correspondent aux droits qu'a l'État côtier dans chacune des zones qui s'étendent au-delà de ses côtes. Ainsi, dans la mer territoriale, ce sont toutes les lois de l'État côtier qui s'appliquent (avec l'exception du droit de passage inoffensif<sup>31</sup>), tandis que dans la zone contiguë, le droit de poursuite pourra s'exercer lorsqu'il est question de violations des droits que cette zone protège, soit ce qui concerne les règlements fiscaux, douaniers, sanitaires et d'immigration<sup>32</sup>.

En ce qui a trait à la zone économique exclusive (ZEE), la *CNUMD* précise que le droit de poursuite peut y être exercé *mutatis mutandis*, sous réserve que les infractions commises concernent les normes applicables à la ZEE<sup>33</sup>. Ceci concerne donc principalement les infractions de nature économique, plus particulièrement celles relatives à la pêche. En effet, ces infractions compteraient pour une part

<sup>23</sup> *Ibid*, art 4(1)(a); Warwick Gullet et Clive Schofield, « Pushing the Limits of the Law of the Sea Convention: Australian and French Cooperative Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean » (2007) 22:4 *Int'l J Marine and Costal L* 545 à la p 566.

<sup>24</sup> Reuland, *supra* note 20 à la p 566; Walker, *supra* note 16 à la p 202.

<sup>25</sup> *The Ship « North » c The King*, (1906) 37 *RCS* 385 [*The Ship « North »*].

<sup>26</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 135; Walker, *supra* note 16 à la p 202.

<sup>27</sup> Voir généralement Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 3<sup>e</sup> éd, Oxford, Oxford University Press, 1979.

<sup>28</sup> Craig H Allen, « Doctrine of *hot pursuit*: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices » (1989) 20:4 *Ocean Devel & Int'l L* 309 à la p 315.

<sup>29</sup> O'Connell, *supra* note 19 à la p 1080; Reuland, *supra* note 20 à la p 567.

<sup>30</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 135.

<sup>31</sup> *CNUMD*, *supra* note 3, art 17.

<sup>32</sup> *Ibid*, art 33(1)a). Voir toutefois Walker, *supra* note 16 à la p 204.

<sup>33</sup> *CNUMD*, *ibid*, art 111 (3).

importante des situations de *hot pursuit* aux États-Unis<sup>34</sup>. Cette extension du droit de poursuite à la ZEE est tout à fait logique; il s'agit de permettre aux États riverains de s'assurer du respect de leurs normes et d'effectuer le contrôle des ressources qui leur ont été attribuées dans le cadre de la *Convention*. Les zones de sécurité entourant les installations situées sur le plateau continental font l'objet du même régime<sup>35</sup>.

Une subtilité de la doctrine de *hot pursuit* réside dans le fait qu'un navire peut être sujet à une poursuite même s'il ne se trouve pas physiquement dans la zone visée. Il s'agit du concept de « *constructive presence* » ou de présence par déduction<sup>36</sup>. En effet, à supposer qu'un navire-mère se trouve à l'extérieur d'une zone territoriale, mais qu'une embarcation qui s'en est détachée se retrouve dans l'une de ces zones pour enfreindre une loi ou un règlement, le navire-mère sera associé à son bateau « satellite »<sup>37</sup>, pourra être considéré comme étant lui-même dans la zone de mer étatique et donc pourra faire l'objet d'une poursuite (notion de navire gigogne<sup>38</sup>). Ce concept a été issu d'une affaire datant de 1888 qui concernait un navire de pêche canadien envoyant des canots pêcher dans les eaux russes tout en demeurant à l'extérieur de ces eaux<sup>39</sup>. Le gouvernement britannique ne s'était pas opposé à l'arraisonnement du navire, acquiesçant implicitement la légalité de l'action russe.

Généralement, on dénombre dans une poursuite deux navires, soit le poursuivant et le poursuivi. En ce qui a trait au premier, la *CNUDM* impose des balises pour délimiter les navires ayant la capacité d'entamer de telles poursuites<sup>40</sup>. Ainsi, on réserve le droit de poursuivre aux navires de guerre ou aux aéronefs militaires. Pour définir la notion de navire de guerre, il faut se référer à l'article 29 de la *CNUDM*.

De plus, une autre catégorie est prévue, à savoir celle des navires gouvernementaux à usage non commercial<sup>41</sup>, du moment qu'ils sont clairement identifiés comme tels. Il est ici fait référence aux différents corps de garde-côtière habilités par les États à s'engager dans une poursuite. Par exemple, la garde-côtière américaine<sup>42</sup> est habilitée à exercer le droit de poursuite, mais pas celle canadienne<sup>43</sup>. Cette limitation des acteurs pouvant exercer le droit de poursuite s'explique par le fait que l'État doit pouvoir être tenu responsable en cas de poursuite illégale<sup>44</sup>.

---

<sup>34</sup> Voir Allen, *supra* note 28 à la p 311.

<sup>35</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111 (3).

<sup>36</sup> Voir Poulantzas, *supra* note 4 aux pp 243 et suivantes; Allen, *supra* note 28 à la p 314; Reuland, *supra* note 20 à la p 587.

<sup>37</sup> Le libellé de l'article 111(4) de la *CNUDM* mentionne aussi la possibilité que d'autres embarcations (par exemple en provenance de la rive) fonctionnent en équipe avec le navire visé.

<sup>38</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111(4).

<sup>39</sup> The *Araunah Case*, *British and Foreign State Papers*, vol 82 aux pp 1058-59, tel que cité dans Poulantzas, *supra* note 4 à la p 71.

<sup>40</sup> *CNUDM*, *supra*, note 3, art 111 (5).

<sup>41</sup> *Ibid*, art 111(5) *in fine*, (« affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet »).

<sup>42</sup> Voir notamment Allen, *supra* note 28.

<sup>43</sup> Garde côtière canadienne, « Qui sommes-nous? » (2013), en ligne : Garde côtière canadienne <<http://www.ccg-gcc.gc.ca>>.

<sup>44</sup> McDougal et Burke, *supra* note 20 à la p 894; Reuland, *supra* note 20 à la p 562.

Concernant les navires poursuivis, il faut d'emblée exclure les navires partageant la même nationalité que l'État côtier. En effet, le droit de poursuite leur est inapplicable, puisque l'État côtier a toujours juridiction sur ses nationaux, même en haute mer<sup>45</sup>. Ainsi, seuls les navires étrangers non gouvernementaux et les navires gouvernementaux affectés à un service commercial peuvent faire l'objet d'une poursuite<sup>46</sup>. Évidemment, les navires de guerre<sup>47</sup> ainsi que les navires gouvernementaux exploités à des fins non commerciales<sup>48</sup> jouissent d'une immunité totale conférée par la *CNUDM*, ce qui empêche toute poursuite à leur rencontre.

## 2. CRITÈRES DE LA POURSUITE

Pour engager la poursuite, le navire de l'État côtier doit d'abord déterminer la position du navire qu'il s'apprête à poursuivre. En effet, l'existence de ce critère s'explique par le fait qu'en s'assurant de la position du navire délinquant, on s'assure de sa compétence pour intervenir<sup>49</sup>. De fait, comme vu ci-haut, dépendant dans quelle zone de souveraineté de l'État se situe le navire, certaines infractions donneront ouverture au droit de poursuite et d'autres, non.

Les moyens pour déterminer la position du navire fautif sont variés. Plutôt que d'inclure une liste des moyens pouvant être employés, le texte de la *CNUDM* indique plutôt que le navire doit déterminer cette position « par tous les moyens utilisables dont il dispose »<sup>50</sup>. Ainsi, le choix du moyen à employer revient au navire qui entame la poursuite<sup>51</sup>.

Autre aspect crucial du droit de poursuite : « le signal de stopper ». Requis par la *CNUDM*<sup>52</sup>, ce signal est en effet essentiel, puisque la poursuite ne peut débuter officiellement que lorsque le signal a été donné<sup>53</sup>. Cette exigence donne souvent lieu à des problèmes relatifs à la validité de la poursuite effectuée<sup>54</sup>. L'objectif de donner ce signal est de s'assurer que le navire délinquant a été dûment avisé de la poursuite qui s'enclenche à son rencontre et de l'arraisonnement imminent<sup>55</sup>.

Ainsi, ce signal doit être auditif ou visuel et doit être donné à distance de vue ou d'écoute<sup>56</sup>. Il va sans dire qu'il n'est pas nécessaire de faire la preuve que le signal

---

<sup>45</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 92(1); *United States v Williams*, 617 F.2d 1063, 1075 (5<sup>e</sup> Cir 1980); Allen, *supra* note 28 à la p 315.

<sup>46</sup> *CNUDM*, *ibid*, art 111; Allen, *supra* note 28 à la p 315.

<sup>47</sup> *CNUDM*, *ibid*, art 95.

<sup>48</sup> *Ibid*, art 96.

<sup>49</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 318.

<sup>50</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111 (4).

<sup>51</sup> Walker, *supra* note 16 à la p 207.

<sup>52</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111 (4).

<sup>53</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 204.

<sup>54</sup> Voir *Navire « SAIGA »*, *supra* note 17; *United States v Postal*, 444 US 832 (1979) à la p 872 (dans cette affaire, la poursuite a été jugée illégale entre autres parce que le signal n'a été donné que tout juste avant le second abordage).

<sup>55</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 319.

<sup>56</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111(4).

a bel et bien été capté<sup>57</sup>. Ce signal doit être émis tandis que le navire poursuivi se trouve toujours dans la zone de mer sous juridiction de l'État côtier<sup>58</sup>. Toutefois, le navire signalant n'a pas à se retrouver dans la même zone<sup>59</sup>. De plus, advenant la fuite du navire dans des circonstances où il ne pouvait ignorer la poursuite, la nécessité d'émettre un signal est alors obviée<sup>60</sup>.

Plusieurs moyens de donner un signal ont été proposés au cours des dernières années. Toutefois, le recours à un signal radio longtemps été écarté<sup>61</sup> pour des raisons qui, selon nous, sont maintenant dépassées. Nous nous pencherons davantage sur ce point dans la seconde partie de ce texte.

Dès le signal émis, la poursuite doit être engagée (« *Pursuit must be hot and continuous*<sup>62</sup> »). Il s'agit toutefois d'un critère flexible, qui permet de laisser s'écouler un certain délai entre le signal et le début réel de la poursuite<sup>63</sup>. En effet, de permettre un délai trop important entre l'émission du signal et l'initiation de la poursuite porterait atteinte à la liberté de navigation de façon trop importante<sup>64</sup>.

Afin d'illustrer la prochaine condition de validité du droit de poursuite, il nous semble opportun de mentionner la poursuite ayant impliqué le navire uruguayen Viarsa I et le navire de patrouille australien Southern Supporter. La poursuite a duré 21 jours et s'est étendue sur une distance de 3,900 milles marins<sup>65</sup>, en faisant la plus longue poursuite en mer de l'histoire australienne. La moindre interruption aurait rendu un tel effort superflu, puisque la CNUDM indique que la poursuite se doit d'être ininterrompue<sup>66</sup>. Ainsi, la continuité du contact entre les deux navires permet de garder bien vivant le bienfondé des réclamations de l'État côtier à l'encontre du navire fautif<sup>67</sup>. De plus, un autre objectif de l'obligation de maintenir un contact continu est de permettre que le navire de l'État côtier s'assure de l'identité du navire à poursuivre et arrêter, évitant du coup toute situation d'erreur<sup>68</sup>.

---

<sup>57</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 319.

<sup>58</sup> Walker, *supra* note 16 p 209.

<sup>59</sup> CNUDM, *supra* note 3, art 111(1).

<sup>60</sup> *The Newton Bay*, 36 F.2d 729, 731-732 (2<sup>e</sup> Cir. 1929); Allen, *supra* note 28 à la p 319; Reuland, *supra* note 20 à la p 583 (l'auteur considère que le signal est superflu lorsque le navire délinquant n'a clairement pas l'intention de s'arrêter); Vasilios Tasikas, « Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations » (2004) 29 Tul Mar LJ 59 à la p 76 [Tasikas].

<sup>61</sup> Constantine John Colombos, *The International Law of the Sea*, 6<sup>e</sup> éd, London, Longmans, 1967 à la p 170.

<sup>62</sup> Robin Rolf Churchill et Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea*, 2<sup>e</sup> éd, Manchester, Manchester University Press, 1988 à la p 173 [Churchill].

<sup>63</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 318.

<sup>64</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 209.

<sup>65</sup> Australian Customs and Border Protection Service, « Enforcement operations in the southern ocean », en ligne : Australian Customs and Border Protection Service <<http://www.customs.gov.au>>.

<sup>66</sup> CNUDM, *supra* note 3, art 111(1); Churchill, *supra* note 62 à la p 173.

<sup>67</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 210.

<sup>68</sup> Law Officer's opinion tel que vu dans Alan Vaughan Lowe, « The Development of the Concept of the Contiguous Zone » (1981) 52 Brit YB Int'l L 109 à la p 121.

Différentes situations peuvent mener à une interruption de la poursuite. On retrouve d'abord les causes naturelles (tombée de la nuit, météo défavorable), puis les causes mécaniques (bris du navire de l'État côtier) et enfin les causes d'un autre ordre (comme la récupération de la preuve)<sup>69</sup>. Peu importe la cause de l'interruption, cette dernière doit être significative<sup>70</sup> pour qu'elle soit considérée comme ayant mis fin à la poursuite.

Concernant les causes naturelles, elles peuvent être contournées en employant la détection par radar, comme l'indique un auteur qui critique toutefois l'usage de cette technologie dans d'autres circonstances<sup>71</sup>. De plus, la récupération de preuve n'est considérée que comme une suspension de la poursuite plutôt qu'une interruption à proprement parler<sup>72</sup>.

Pour éviter d'interrompre la poursuite, une pratique maintenant acceptée est celle de relayer le navire ou l'avion qui a amorcé la poursuite<sup>73</sup>. En effet, la *Convention* prévoit la possibilité pour l'aéronef qui a entamé la poursuite de se faire remplacer par un autre aéronef ou un navire<sup>74</sup>; cette conception a été étendue au navire qui commence la poursuite<sup>75</sup>.

Finalement, la poursuite se termine si le navire fautif est arraisonné, si la poursuite est interrompue<sup>76</sup>, abandonnée ou encore si le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son État du pavillon ou d'un État tiers<sup>77</sup>. Toutefois, la poursuite continue même si le navire entre dans la zone économique exclusive d'un autre État<sup>78</sup>. De plus, il peut exister des ententes entre les États pour que le navire de l'État côtier puisse arraisonner le navire délinquant, même si ce dernier entre dans sa mer territoriale ou dans celle d'un État partenaire<sup>79</sup>.

La pratique semble permettre en dernier recours l'emploi à la force lors de l'exercice d'un droit de poursuite<sup>80</sup>. Toutefois, son recours doit être limité autant que possible et être fait par étapes, soit débiter par des moyens inoffensifs pour ensuite tirer un coup de semonce et finalement atteindre le navire, mais jamais dans l'intention de le couler ou d'atteindre un membre de l'équipage<sup>81</sup>. De plus, en cas d'emploi injustifié ou excessif de la force, l'État côtier pourra être tenu responsable.

---

<sup>69</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 212.

<sup>70</sup> Reuland, *supra* note 20 à la p 584.

<sup>71</sup> Poulantzas, *supra* note 4 à la p 212, note 19 (l'auteur estime en effet que le recours au radar peut entraîner des abus et donc que cette technologie ne devrait servir uniquement que lors d'une poursuite à la noirceur ou durant des conditions météorologiques défavorables).

<sup>72</sup> *The Ship « North »*, *supra* note 25.

<sup>73</sup> Robin Rolf Churchill et Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea*, 3<sup>e</sup> éd, Manchester, Manchester University Press, 1999 à la p 215 [Churchill, 3<sup>e</sup> éd]; Walker, *supra* note 16 à la p 213.

<sup>74</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111 (6) b).

<sup>75</sup> Allen, *supra* note 29 à la p 319. Voir aussi Poulantzas, *supra* note 4 aux pp 223-234.

<sup>76</sup> Walker, *supra* note 16 à la p 214.

<sup>77</sup> *CNUDM*, *supra* note 3, art 111 (3).

<sup>78</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 320; Reuland, *supra* note 20 à la p 577; Walker, *supra* note 16 à la p 214.

<sup>79</sup> Allen, *supra* note 28 à la p X, note 171 (Entente entre l'Espagne et le Portugal); Walker, *supra* note 16 à la p 203 (Entente entre la France et l'Australie depuis 2007).

<sup>80</sup> Churchill, 3<sup>e</sup> éd, *supra* note 73 à la p 215; O'Connell, *supra* note 19, à la p 1073.

<sup>81</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 320.

C'est d'ailleurs ce qu'indique une sentence arbitrale rendue dans le cadre de l'affaire du *S.S. I'm Alone*, où un navire canadien avait été coulé par deux navires américains d'une manière qui avait été estimée déraisonnable, donnant lieu à compensation<sup>82</sup>.

## II. Limites

### A. Manque d'adaptation

Comme nous l'avons exposé précédemment, le droit de poursuite n'en est pas à ses premiers jours. Les premières tentatives de codification de ce droit qui était déjà alors considéré comme bien établi dans le droit international public remontent à plus d'un siècle<sup>83</sup>. Il est évident que les considérations qui occupaient l'esprit des gens de l'époque étaient sensiblement différentes de celles qui nous préoccupent. Ce qui s'explique moins bien est le fait que depuis toutes ces années, le droit de poursuite est demeuré essentiellement pareil à lorsqu'il est né. Or, il semble évident que, pour demeurer actuel et utile, l'emploi fait du droit de poursuite devrait sensiblement changer.

De fait, deux dispositions posent particulièrement problème. D'abord, l'obligation d'émettre un signal de stopper visuel ou sonore à distance de perception de l'autre navire nous semble poser une contrainte trop grande au navire de l'État côtier. En effet, le recours aux signaux lumineux ou au code international des signaux maritimes, tel que le suggère l'auteur Poulantzas<sup>84</sup>, semble être complètement dépassé, puisque rares de nos jours sont les marins aptes à comprendre de tels moyens; leur emploi risque plutôt de semer la confusion là où un avertissement par radio, par exemple, aurait l'avantage d'être clair et précis, permettant même d'éviter les malentendus et, éventuellement, le recours à la *hot pursuit*. De plus, les signaux lumineux ou sonores ont une portée très restreinte<sup>85</sup>, ce qui rend la tâche du navire de l'État côtier encore plus difficile, surtout considérant l'étendue des eaux à surveiller.

L'autre disposition qui pose problème est celle exigeant l'aspect continu de la poursuite, autrement dit le maintien d'un contact constant entre le navire poursuivant et le navire poursuivi. En effet, le texte de la *CNUDM* est ambigu concernant la possibilité de recourir à divers moyens technologiques pour maintenir le contact entre les navires<sup>86</sup>. La difficulté de faire évoluer cette disposition pose évidemment problème et rend l'application du droit de poursuite de plus en plus difficile.

---

<sup>82</sup> *I'm Alone (Canada c États-Unis)* (1935) 3 RIAA 1609.

<sup>83</sup> Annuaire de l'Institut de droit international, « Règles sur la définition et le régime de la mer territoriale » 1894 Vol II, art 8 (2).

<sup>84</sup> Poulantzas, *supra* note 4, p 206.

<sup>85</sup> Allen, *supra* note 28 à la note 211 (il est dit qu'un signal visuel peut être détecté au maximum à un mile marin ou moins, 100 verges pour le signal auditif, tandis que le signal radio est estimé très fiable pour 15 miles et moins).

<sup>86</sup> Walker, *supra* note 16 à la p 212.

Il faut aussi considérer que les réalités du droit de la mer ont beaucoup changé depuis l'apparition du droit de poursuite, même depuis l'adoption de la *CNUDM* en 1982<sup>87</sup>. Tandis qu'il était inconcevable à une certaine époque de prévoir la finitude des ressources halieutiques, les populations vivant de la pêche sont aujourd'hui confrontées à la possibilité de voir les poissons leur permettant de subsister disparaître, victimes de la pêche intensive qui est devenue la norme à notre époque et, surtout, de la pêche illégale (*illegal, unreported and unregulated fishing, IUU*<sup>88</sup>) qui coûte excessivement cher aux États côtiers<sup>89</sup>.

De plus, avec l'introduction en 1982 de la notion de zone économique exclusive, les États côtiers ont dû apprendre à gérer l'application des lois sur un territoire aux proportions gigantesques, le plus souvent avec des ressources très limitées. Par exemple, dans le cas des États-Unis, seuls 300 navires et 200 avions sont affectés à la surveillance d'une surface de 3,36 millions de milles marins carrés<sup>90</sup>. Ainsi, force est de constater que le droit de poursuite « était mieux adapté à l'époque où les mers étaient soumises à un régime de laissez-faire, où la plupart des États ne revendiquaient qu'une mer territoriale de trois miles et où les pêcheries étaient limitées aux eaux locales » [notre traduction]<sup>91</sup>.

Or, de nombreuses avancées technologiques pourraient grandement faciliter la protection des ressources de l'État et la surveillance des eaux sous sa juridiction. Il suffit de songer à l'amélioration de la radio, qui est devenue le moyen de communication privilégié sur la mer<sup>92</sup>, le déploiement à grande échelle des radars, l'apparition et le recours de plus en plus fréquent des satellites et de la technologie GPS de même que le développement des drones (*unmanned aerial vehicle, UAV*). Toutes ces innovations pourraient grandement contribuer à faciliter l'exercice du droit de poursuite, voir même le prévenir dans certaines circonstances. Toutefois, il nous semble impossible d'intégrer ces moyens au droit de poursuite tel qu'il est énoncé actuellement.

Certes, certaines initiatives visant à moderniser le suivi des navires en mer ont vu le jour. Nous pensons évidemment au système LRIT (*Long-range identification and tracking*), qui envoie automatiquement des données d'identification du navire à son État pavillon<sup>93</sup>. Un tel système permet d'assurer une meilleure qualité au niveau de l'identification des navires, et ce, sur de grandes distances. Le même objectif est poursuivi avec l'obligation d'avoir à bord un AIS (*Automatic*

---

<sup>87</sup> « Volga » (*Fédération de Russie c Australie*), prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2002 à la p 1019 (opinion dissidente du Juge *ad hoc* Shearer).

<sup>88</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2011 à la p 109 [Klein].

<sup>89</sup> Associated Press, « Seized Vessel in Alaska Shines Light on Illegal Fishing », FOX News (8 octobre 2011) en ligne : FOX News <<http://www.foxnews.com>>.

<sup>90</sup> Tasikas, *supra* note 60 à la p 60 (Cette superficie est plus grande que celle du Canada).

<sup>91</sup> *Ibid* à la p 80.

<sup>92</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 323.

<sup>93</sup> IMO, « Long-range Identification and Tracking (LRIT) » (2014), en ligne : International Marine Organization <<http://www.imo.org>>.

*identification system*), avec une portée plus restreinte<sup>94</sup>. Ces initiatives, chapeautées par l'Organisation maritime internationale, sont louables, mais ont malgré tout des lacunes. En effet, concernant le système LRIT, seuls certains types de navires sont soumis à ces obligations (navires affectés au transport de passagers, navires à haute vitesse et navires de transport de 300 tonnes ou plus), ce qui laisse de côté les petits navires de pêche, par exemple<sup>95</sup>. Le même problème existe pour le système AIS, qui est obligatoire pour sensiblement les mêmes types de navires<sup>96</sup>. Aussi, seul l'État pavillon a accès aux informations transmises; un État intéressé peut y avoir accès, mais le processus pour les obtenir est long, ce qui n'est pas pratique dans un contexte de *hot pursuit*. L'AIS est plus pratique, puisque tous les navires commerciaux doivent en être équipés. Ce moyen pourrait donc être vraiment utile, dans la mesure où son usage serait toléré par la convention. Voici donc quelques pistes de solutions qui pourraient permettre d'adapter le droit de poursuite et lui faire conserver le rôle important qu'il a joué depuis les derniers siècles.

## B. Solutions envisageables

### 1. INTERPRÉTATION LARGE DE LA *CONVENTION*

Une solution envisageable pour pallier les problèmes décrits pourrait être l'interprétation large de la *Convention*. En effet, le libellé de l'article 111 a beau être assez précis, des interprétations différentes peuvent lui donner plus ou moins de portée. Un auteur procède d'ailleurs avec cette méthode afin de concilier le droit de poursuite et l'emploi de drones volant à plusieurs milliers de mètres d'altitude<sup>97</sup>. En effet, comme il n'existe pas d'exigence selon laquelle les navires effectuant la poursuite doivent avoir à leur bord un équipage, l'utilisation de drones pourrait dans cette optique être conforme à la *CNUDM*. De plus, l'interprétation large de l'exigence du signal de stopper pourrait permettre le recours aux avertissements par radio et autoriser l'emploi de radars ou des données issues d'un AIS afin de garder un contact continu avec le navire délinquant. D'ailleurs, une décision d'un tribunal anglais favorise cette approche, en déclarant que le recours à la radio pour signaler le navire fautif était acceptable, puisque ce mode de communication est devenu la norme sur les mers<sup>98</sup>.

L'avantage de procéder de cette façon réside bien entendu dans la simplicité de la démarche. En effet, considérant le nombre d'années et la quantité de ressources qui ont été investies dans l'élaboration de la *Convention*, de travailler avec le texte

---

<sup>94</sup> IMO, « AIS Transponders » (2014), en ligne : International Marine Organization <<http://www.imo.org>>.

<sup>95</sup> IMO, « History of SOLAS – May 2006 Amendments LRIT » (2014), en ligne : International Marine Organization <<http://www.imo.org>>

<sup>96</sup> Précisément, un AIS est requis sur les navires affectés au transport de passagers, aux navires cargos de 300 tonnes ou plus en voyage international ou aux navires cargos de 500 tonnes ou plus lorsqu'ils naviguent dans les eaux de l'État pavillon.

<sup>97</sup> Tasikas, *supra* note 60 aux pp 68-79.

<sup>98</sup> William C Gilmore, « Hot Pursuit: The Case of R. v. Mills and Others », (1995) 44:4 Int'l & Comp LQ 927 aux pp 949-58.

existant évite d'avoir à se replonger dans les dédales d'une modification conventionnelle. Par contre, procéder de cette manière ne permet de répondre que partiellement aux problèmes soulevés; de fait, chaque interprétation se voit généralement opposer une à l'effet contraire, de sorte qu'advenant que la question de la légalité d'une poursuite se retrouve devant les tribunaux, il serait difficile de prédire quelle solution retiendrait l'attention des juges. Ainsi, il nous semble inévitable de procéder à une modification conventionnelle, et ce, dans le but d'éviter toute incertitude.

## 2. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Les changements que nous proposons relèvent davantage de la mise à jour conventionnelle que d'une modification en profondeur de la *Convention*. En effet, comme nous le verrons, nos solutions visent à préciser certains flous entourant le droit de poursuite et l'emploi de nouvelles technologies. En ce sens, la simple modification du texte ne serait pas plus compliquée que d'élaborer un accord additionnel, surtout pour un sujet aussi restreint. Ainsi, si la modification conventionnelle nous semble la solution à privilégier, encore faut-il savoir quelle approche choisir, car les deux méthodes que nous avons trouvées mèneront inévitablement à différents résultats.

### a) *Approche mécanique*

Comme indiqué précédemment, les avancées technologiques pouvant faciliter la tâche des États côtiers en matière de respect des lois et règlements sont nombreuses (radar, GPS, LRIT, AIS, drones, etc.). Afin de les intégrer au droit de poursuite, la modification de la *Convention* pourrait être envisagée en y incluant une énumération des technologies admissibles à servir dans les situations de droit de poursuite. Cette approche mécanique du problème possède des avantages certains. D'abord, pour être inclus dans la liste, chaque moyen envisagé devrait être évalué afin de vérifier si son emploi dans le cadre du droit de poursuite poserait problème. Plus précisément, il faudrait vérifier la fiabilité du moyen, sa capacité à identifier un navire, l'exactitude et la précision du moyen, le tout afin de déterminer si l'usage d'un moyen technologique présente assez de garanties pour que les données puissent éventuellement servir dans une salle de cour. De plus, analyser ainsi les moyens permettrait d'éviter qu'une de ces technologies ne rende le droit de poursuite disproportionné par rapport aux objectifs de la *Convention*, en ce sens qu'il pourrait être exercé dans une telle mesure qui porterait trop atteinte à la liberté de navigation (songeons par exemple au système LRIT, qui pourrait permettre d'initier une poursuite de n'importe où, les informations de ce système étant disponibles sans avoir à être à proximité du navire concerné). Aussi, de telles listes restreintes pourraient ne s'appliquer qu'à des aspects spécifiques de la *Convention*. Plus précisément, leur champ d'action pourrait être limité aux notions problématiques de la *hot pursuit* (à savoir, le signal de stopper et le maintien continu du contact entre les deux navires). La clarté et la précision sont des atouts non négligeables dans cette façon de faire.

Par contre, un tel départage des technologies « acceptables » de celles « inacceptables » pourrait devenir une tâche colossale, d'autant plus que les consensus au sein de la communauté internationale sont rares. Aussi, en intégrant des listes à la *Convention*, le problème ne serait que déplacé. Il est évident que de nouvelles technologies sont appelées à apparaître au cours des prochaines années. La possibilité d'avoir à modifier la *Convention* pour chaque nouvelle percée technologique rend ce scénario d'approche mécanique peu reluisant. Enfin, l'idée d'une liste n'est pas nouvelle; elle avait été proposée lors des négociations entourant la *CNUMD* pour finalement être rejetée<sup>99</sup>.

b) *Intégration de critères fonctionnels*

Il ne faut toutefois pas écarter la possibilité de modifier la *Convention* de 1982 pour rendre les dispositions du droit de poursuite plus souples. C'est ce que propose d'une certaine manière un auteur, en parlant de la notion d'interprétation fonctionnelle<sup>100</sup>. Selon lui, en procédant à un élargissement encadré de certaines notions de l'article 111, il serait possible d'adapter le droit de poursuite aux nouvelles réalités auxquelles il est confronté. D'ailleurs, comme l'indiquent les auteurs Churchill et Lowe, « [i]t seems both inevitable and desirable that the conditions for the exercise of the right of hot pursuit be given a flexible interpretation in order to permit effective exercise of police powers on the high seas »<sup>101</sup>. La modification de l'article 111 avec le remplacement des critères contraignants actuels par des critères fonctionnels permettrait d'avoir cette flexibilité.

Concrètement, en adoptant cette méthode, le recours à un signal auditif ou visuel, tel qu'exigé par la *Convention*, ne serait plus obligatoire. En effet, comme l'objectif de ce signal est de signaler sa présence et son intention d'aborder le navire délinquant, de transmettre ce signal par tout moyen qui en permettrait la réception et la compréhension remplirait cet objectif. Même, cela permettrait aux aéronefs de disposer d'une façon de signaler le navire délinquant en plus de faciliter l'enregistrement des échanges en cas de signal par radio. Le fait est que l'écrasante majorité des navires sont aujourd'hui équipés de radios pouvant émettre et recevoir des signaux, de telle sorte que ce genre d'échanges est devenu le moyen privilégié pour communiquer en mer<sup>102</sup>. Il serait donc absurde de vouloir toujours exclure l'emploi des nouvelles technologies lorsque vient le temps d'émettre le signal de stopper.

Pour l'obligation de garder le contact, un article autorisant le navire poursuivant à employer tout moyen qui lui permette de s'assurer de l'identité du navire visé permettrait de respecter l'objectif de fiabilité qu'exige l'article 111 (la *CNUMD* voulant éviter la poursuite du mauvais navire). Les pertes de contact pendant

---

<sup>99</sup> O'Connell, *supra* note 19 aux pp 1079-80.

<sup>100</sup> Allen, *supra* note 28 aux pp 321-25.

<sup>101</sup> Churchill, 3<sup>e</sup> éd, *supra* note 73 à la p 216.

<sup>102</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 323.

la tombée de la nuit ou à cause de conditions météorologiques défavorables seraient évitées grâce au recours à certaines technologies (notamment, le radar ou les AIS). De plus, une écriture plus générale de l'article permettrait l'existence de pauses sporadiques dans le maintien du contact entre les deux navires. En effet, lors de poursuites de plus de 3000 milles marins<sup>103</sup>, il est illusoire de penser qu'un contact visuel a été gardé en tout temps. Or, comme le veut la maxime de *minimis non curat lex*, dans de telles circonstances, des interruptions mineures ne correspondraient pas à une interruption, du moment que l'identification du navire est toujours possible<sup>104</sup>.

En fait, l'article 111(4) est déjà d'une certaine manière rédigé conformément à cette approche fonctionnelle. En effet, cet article autorise au navire de l'État côtier le recours à tout moyen lui permettant de s'assurer que le navire délinquant se retrouve dans l'une ou l'autre des zones d'eaux. Cette rédaction, à notre avis heureuse, permet justement d'intégrer les nouvelles technologies au fil de leur découverte sans avoir à constamment modifier la *Convention*. De plus, comme le but de l'article est clairement indiqué (déterminer la position exacte du navire fautif), l'emploi qui doit être fait des technologies est clair et les abus éventuels sont du coup écartés. Nous estimons que ce paragraphe devrait servir d'exemple advenant une refonte de l'article 111, vu la clarté et la souplesse qu'une telle rédaction apporte au droit de poursuite.

Enfin, il faut garder en tête que le droit de poursuite a été, à l'origine, restreint afin d'éviter les abus des États côtiers à l'encontre des navires qui, normalement, jouissent de la liberté de navigation en haute mer. Il s'agissait de rechercher un équilibre entre les intérêts des États côtiers et ceux des navires. Or, cet équilibre pèse maintenant en faveur de ces derniers, puisque les navires commettant des infractions ne sont pas limités dans le choix des moyens pour perpétrer ces infractions. L'auteur Klein expose la situation de la manière suivante : « [a]s *fishing and piracy enterprises rely on advanced technology for their operations, it is only appropriate that policing authorities should also have scope to do so* »<sup>105</sup>. En modifiant la *Convention* pour y intégrer les critères fonctionnels, l'équilibre autrefois recherché par les rédacteurs serait enfin retrouvé.

\*\*\*

Malgré l'ancienneté et les nombreuses utilités du droit de poursuite, son avenir paraît menacé. Sa codification dans la *CNUDM* a eu comme effet bénéfique sa consécration tant attendue dans le droit international. Toutefois, la rigidité des termes employés dans certains articles, notamment en ce qui a trait au signal de stopper de

<sup>103</sup> Rachel Baird, « Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factors Relevant to Its Development and Persistence » (2004) 5 *Melbourne Journal of International Law* 299 à la p 328.

<sup>104</sup> Allen, *supra* note 28 à la p 324

<sup>105</sup> Klein, *supra* note 88 à la p 113.

même qu'à l'obligation de ne pas interrompre la poursuite, fige le droit de poursuite dans le temps. En effet, le droit de la mer est incomparable à ce qu'il était il y a de cela 30 ans. Les États, pour faire respecter leurs lois et règlements sur l'immense superficie d'eau qui leur a été attribuée, ont besoin d'une méthode claire, souple et efficace. Les nombreuses avancées technologiques des dernières années pourraient grandement contribuer à l'amélioration du droit de poursuite. Toutefois, pour les y intégrer, des modifications sont nécessaires. La méthode de critères fonctionnels au sein des articles problématiques semble être la meilleure solution, puisqu'elle rend le droit de poursuite évolutif et souple tout en conservant l'équilibre entre le droit des États de faire respecter leurs lois et le droit de liberté de navigation en haute mer qui caractérise la *CNUMD*.

Considérant que le droit de *hot pursuit* a ses lacunes et qu'une modification conventionnelle ne semble pas être à l'agenda des États à la *CNUMD*, qu'est-ce que réserve l'avenir pour cette notion? Il est évident qu'advenant la stagnation du droit de poursuite dans un monde qui évolue de plus en plus rapidement, son rôle sera appelé à diminuer, possiblement au profit de nouvelles façons d'intervenir. Toutefois, comme le droit de la mer est un corps en constante évolution<sup>106</sup>, le droit de poursuite se doit de suivre le mouvement sans quoi il sera voué à disparaître.

---

<sup>106</sup> Myres S McDougal, « The Hydrogen Bomb Tests and the International Law of the Sea » (1955) 49 *AJIL* 356 aux pp 356-57.