

**Session de La Haye – 1898**

**Règlement sur le régime légal des navires  
et de leurs équipages dans les ports étrangers**

*(Rapporteurs : MM. L.J.D. Féraud-Giraud et Richard Kleen)*

*Dispositions préliminaires*

*Article premier*

Les dispositions du présent Règlement sont applicables non seulement aux ports, mais encore aux anses et rades fermées ou foraines, aux baies et havres qui peuvent être assimilés à ces anses et rades.

*Article 2*

Lesdits ports, havres, anses, rades et baies, non seulement sont placés sous un droit de souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire, mais encore font partie du territoire de ces Etats.

*Article 3*

En règle générale, l'accès des ports et des autres portions de la mer spécifiées dans l'article 1<sup>er</sup>, est présumé ouvert aux navires étrangers.

Exceptionnellement, pour des raisons dont il est seul juge, un Etat peut déclarer ses ports ou quelques-uns d'entre eux fermés, - alors même que des traités en garantiraient d'une manière générale le libre accès, - lorsque la sûreté de l'Etat ou un intérêt public sanitaire justifié le commande.

L'entrée des ports peut encore être refusée à une nation en particulier, par mesure de justes représailles.

*Article 4*

Doivent être considérés comme régulièrement fermés et dont l'accès est, à bon droit, interdit aux navires, sans distinction de pavillon, les ports exclusivement militaires ou sièges d'arsenaux destinés à la construction et à l'armement des forces navales du pays.

### *Article 5*

L'Etat comme souverain a le droit :

De régler les conditions d'entrée et de séjour auxquelles devront se conformer ceux qui fréquentent la partie du territoire maritime énoncée à l'article premier ;

De réserver pour ses nationaux certaines branches de commerce, d'industrie ou de navigation ;

D'établir, sous des sanctions pénales, des règlements concernant la navigation, l'ordre, la sûreté, la santé publique et la police dans ses diverses attributions ;

D'imposer des charges fiscales de diverses natures, et notamment des droits de douane, avec la soumission aux mesures nécessaires pour assurer la perception de ces contributions.

### *Article 6*

En cas de relâche forcée, l'entrée d'un port ne peut être refusée au navire en détresse, alors même que ce port serait fermé conformément à l'article 3 ou à l'article 4.

Le navire en relâche devra se conformer rigoureusement aux conditions qui lui seront imposées par l'autorité locale ; néanmoins ces conditions ne pourront pas être de nature à paralyser, par leur rigueur excessive, l'exercice du droit de relâche forcée.

Les autorités territoriales doivent aide et assistance aux navires étrangers naufragés sur leurs côtes ; elles doivent garantir le respect de la propriété privée, aviser le consulat des naufragés, assister les agents de ce consulat dans leur action dès qu'ils interviennent.

Il est à désirer que les Etats n'exigent que le remboursement des frais utilement exposés.

### *Article 7*

Le régime que constituent les principes admis par le droit public international diffère essentiellement, suivant qu'il s'agit d'en faire l'application aux vaisseaux de guerre ou aux navires marchands, dans l'état de paix ou dans l'état de guerre.

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **ÉTAT DE PAIX**

#### *Section I - Marine militaire*

### *Article 8*

Sont considérés comme navires de guerre, et soumis à ce titre au présent règlement, tous bâtiments sous le commandement d'un officier du service actif de la marine de l'Etat, montés par un équipage de la marine militaire, et autorisés à porter le pavillon et la flamme de la marine militaire.

La forme du navire, sa destination antérieure, le nombre des individus qui en composent l'équipage ne peuvent altérer ce caractère.

Sont assimilés aux navires de guerre les navires étrangers qui sont mis expressément à la disposition des chefs d'Etat ou de leurs envoyés officiels. Les embarcations qui dépendent de ces navires en suivent le régime.

#### *Article 9*

Dans le cas où les armements en course seraient légalement pratiqués, seront également assimilés aux navires de guerre les navires armés en course qui, pendant la guerre, seraient porteurs de commissions régulièrement délivrées par l'Etat belligérant à la nationalité duquel ils appartiennent.

#### *Article 10*

A moins de traités, de lois, de règlements ou de prohibitions spéciales contraires, les ports sont ouverts aux navires de guerre étrangers à charge par ceux-ci d'observer strictement, pour leur entrée et leur séjour, les conditions sous lesquelles ils sont admis.

#### *Article 11*

Le commandant d'un navire de guerre étranger, qui se propose de mouiller dans une rade ou dans un port, en demande préalablement l'autorisation aux autorités locales, en indiquant ses motifs, et n'entre qu'après avoir reçu une réponse affirmative.

De justes causes, dont l'autorité territoriale est juge souverain, pourraient motiver un refus d'admission ou une invitation au départ.

#### *Article 12*

Le navire de guerre étranger qui entre dans un port doit se conformer au cérémonial consacré par les usages à défaut de traité.

#### *Article 13*

Les navires de guerre étrangers admis dans les ports doivent respecter les lois et les règlements locaux, notamment ceux qui concernent la navigation, le stationnement et la police sanitaire.

En cas de contravention grave et persistante, le commandant, après avis officieux et courtois resté sans effet, pourrait être invité et, au besoin, contraint à reprendre la mer.

Il en serait de même si les autorités locales jugeaient que la présence de son navire est une cause de désordre ou de danger pour la sûreté de l'Etat.

Mais, à moins d'extrême urgence, ces mesures rigoureuses ne doivent être employées que sur l'ordre du gouvernement central du pays.

#### *Article 14*

En ce qui concerne les douanes, en règle générale, tout bâtiment de guerre étranger doit être exempt de la visite des douaniers à bord ; on doit se borner, à cet égard, à une surveillance tout extérieure.

#### *Article 15*

Les navires de guerre dans un port étranger restent soumis à l'action de la Puissance dont ils relèvent, sans que les pouvoirs locaux puissent exercer une autorité ou juridiction sur les personnes qui se trouvent à leur bord, ni s'immiscer dans ce qui se passe sur ce bord, sauf le cas prévu à l'article 16.

Les relations officielles nécessaires entre les commandants et officiers de ces navires et les autorités territoriales ont lieu en suivant la voie administrative et au besoin la voie diplomatique.

#### *Article 16*

Les crimes et délits commis à bord de ces navires ou sur les embarcations qui en dépendent, soit par les gens de l'équipage, soit par toutes autres personnes se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient le navire et sont jugés selon les lois de cette nation, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes.

Toutefois, si le commandant livre le délinquant aux autorités locales, celles-ci recouvrent la compétence qui leur appartiendrait d'après les principes ordinaires.

#### *Article 17*

Lorsque des désordres se produisent sur le navire et que le commandant, impuissant à les réprimer, demande le concours de l'autorité locale pour l'y aider, si celle-ci le lui prête, elle doit aviser immédiatement l'autorité centrale, qui communique cet avis au représentant, sur le territoire, du gouvernement auquel appartient ce navire et avec lequel sont combinées les mesures à prendre.

Si l'ordre peut être compromis en dehors du bord, l'autorité locale doit prendre, dans ses eaux, les mesures nécessaires pour remédier à cette situation, à charge d'en donner avis, comme il vient d'être dit, et dans les conditions qui viennent d'être indiquées.

En cas d'urgence, l'autorité locale y pourvoit d'office.

#### *Article 18*

Si des gens du bord se trouvant à terre commettent des infractions aux lois du pays, ils peuvent être arrêtés par les agents de l'autorité territoriale et déférés à la justice locale.

Avis de l'arrestation doit être donné au commandant du navire, qui ne peut exiger qu'ils lui soient remis.

Si les délinquants, n'étant point arrêtés, ont rejoint le bord, l'autorité locale ne peut les y saisir, mais seulement exiger qu'ils soient déférés à leurs tribunaux nationaux et qu'avis lui soit donné du résultat des poursuites.

Si les personnes inculpées du délit ou du crime commis à terre s'y trouvaient en service commandé, soit individuellement, soit collectivement, en vertu d'une concession expresse ou tacite de l'autorité locale, elles doivent, après leur arrestation, sur la demande du commandant, lui être livrées avec les procès-verbaux constatant les faits, et avec demande, s'il y a lieu, qu'elles soient poursuivies devant leur autorité nationale compétente, avec avis du résultat de ces poursuites.

#### *Article 19*

Le commandant ne doit pas donner asile à des personnes poursuivies ou condamnées pour délits ou crimes de droit commun, ni aux déserteurs appartenant à l'armée de terre ou de mer du territoire ou d'un autre navire.

S'il reçoit à son bord des réfugiés politiques, il faut que cette situation soit nettement établie, et qu'il les y admette dans des conditions telles que cet acte ne constitue pas de sa part un secours donné à l'une des parties en lutte, au préjudice de l'autre.

Il ne peut débarquer ces réfugiés sur une autre partie du territoire où il les a reçus à son bord, ni si près de ce territoire qu'ils y puissent retourner sans difficulté.

#### *Article 20*

Les personnes qui se seraient réfugiées à bord à l'insu du commandant, peuvent être livrées ou expulsées.

#### *Article 21*

Quelle que soit la situation des personnes qui se trouvent à bord d'un navire de guerre, et alors même qu'elles y ont été reçues à tort, on ne peut, en cas de refus du commandant de les livrer, recourir à la force pour assurer leur remise, ou pour pratiquer dans ce but des visites ou perquisitions.

Il en serait de même pour la livraison d'effets se trouvant à bord et qui feraient l'objet de réclamations.

Dans les cas prévus par cet article, l'autorité locale qui désire obtenir l'extradition de personnes ou la remise d'effets, est tenue de s'adresser au pouvoir central de l'Etat, afin qu'il soit fait, à cet effet, les démarches diplomatiques nécessaires.

## *Article 22*

Les déserteurs du navire arrêtés à terre doivent être remis à l'autorité du bord.

Si le navire est parti, ils doivent être mis à la disposition des représentants de cette autorité et retenus aux frais de l'Etat dans le service duquel il se trouve, pendant un délai de deux mois au plus à l'expiration duquel l'homme sera remis en liberté et ne pourra pas être arrêté de nouveau pour la même cause.

Le refus de l'autorité locale de mettre en état d'arrestation des marins déserteurs, sur la demande des officiers du bord, peut donner lieu à de justes réclamations diplomatiques, mais n'autorise point ces officiers à y faire procéder directement par des hommes de leur équipage ou, à leur requête directe, par des agents de la localité.

## *Article 23*

Les obligations contractées personnellement, à titre privé, par des hommes du bord envers des personnes étrangères à l'équipage les engagent au même titre que tous autres étrangers ; les différends qui peuvent surgir à cette occasion sont du ressort des juridictions compétentes, et soumis aux lois applicables d'après les règles du droit commun, sans qu'on puisse atteindre les gens régulièrement portés sur le rôle d'équipage par des exécutions personnelles, telles que la contrainte par corps, et les distraire ainsi du service du bord.

## *Article 24*

Les navires exclusivement affectés par l'Etat au service postal ne peuvent revendiquer que les privilèges qui leur sont reconnus par les conventions et par les usages.

## *Section II - Marine marchande*

### *Article 25*

Les navires de commerce étrangers dans un port y sont placés sous la protection de l'autorité territoriale. Ils sont soumis, en règle générale et sauf les dérogations formelles consacrées par les articles suivants, aux lois de police et de surveillance et à toutes les dispositions réglementaires en vigueur dans le port où ils sont reçus.

### *Article 26*

Ils doivent acquitter les droits, taxes, redevances et contributions légalement réclamés, en se soumettant aux règles établies par la loi territoriale pour en assurer le recouvrement, sans que, pour l'accomplissement régulier et normal de ces formalités, les agents locaux aient à recourir à l'intervention des consuls, ou autres agents de la nation à laquelle appartient le navire.

Le capitaine, dans l'accomplissement des formalités qu'il est tenu de remplir, doit se faire assister par les agents commissionnés dans les pays où la loi en a institué à cet effet avec un droit exclusif.

### *Article 27*

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires peuvent aller personnellement ou envoyer des délégués à bord des navires de leur nation, après qu'ils ont été admis en libre pratique, interroger le capitaine et l'équipage, examiner les papiers de bord, recevoir des déclarations sur leur voyage, leur destination et les incidents de la traversée, dresser les manifestes et faciliter les expéditions du navire ; enfin accompagner les hommes du bord devant les tribunaux et dans les bureaux de l'administration du pays, pour leur servir d'interprètes et d'agents dans les affaires qu'ils ont à suivre, ou les demandes qu'ils ont à former, sauf dans les cas prévus par les lois commerciales du pays de stationnement, aux dispositions desquelles ils sont tenus de se soumettre rigoureusement, sans que la présente disposition puisse être considérée comme y portant la moindre dérogation.

### *Article 28*

Le régime auquel sont soumis les navires étrangers dans un port ouvert doit être le même en principe, et sauf les exceptions pouvant résulter des traités, pour tous les navires sans distinction de nationalité.

### *Article 29*

Les navires de toutes nationalités, par le fait seul qu'ils se trouvent dans un port ou une portion de la mer dépendant du même régime, sont soumis à la juridiction territoriale, sans distinction à raison des faits qui se sont produits à bord ou à terre.

Les faits délictueux commis sur un navire de commerce en pleine mer ne rentrent pas dans la compétence de l'autorité du port étranger où il aborde ; mais, en cas de fuite du navire pour soustraire des gens du bord aux actions dirigées contre eux à raison de faits commis dans un port, la poursuite dans la haute mer est autorisée dans les conditions indiquées dans l'article 8, paragraphe 2, des Règles adoptées par l'Institut sur le régime de la mer territoriale.

### *Article 30*

Par exception, les faits commis à bord d'un navire dans un port, qui ne constituent que des infractions à la discipline et aux devoirs professionnels du marin, ne relèvent que de la justice nationale du bord. L'autorité locale doit s'abstenir d'intervenir, à moins que son concours ne soit régulièrement réclamé, ou que le fait ne soit de nature à troubler la tranquillité du port. Même dans ce dernier cas, la juridiction locale ne peut devenir compétente que si le fait constitue, en même temps qu'une infraction disciplinaire, un délit de droit commun.

### *Article 31*

Lorsque des poursuites sont dirigées contre un homme du bord par l'autorité territoriale, avis doit en être immédiatement donné à l'autorité consulaire du pays étranger, dans l'arrondissement de laquelle se trouve le navire.

Dès que l'autorité locale est compétente, elle peut procéder sur le navire à toute investigation, constatation, instruction et arrestation, en se conformant aux prescriptions de sa loi.

S'il y a, à proximité, un agent de la nation à laquelle appartient le navire, il doit être averti à l'avance des descentes qui doivent avoir lieu à bord, avec indication de l'heure où elles se feront et invitation d'y assister, s'il le juge convenable, personnellement ou par un délégué mis à même de justifier de cette délégation, sans que son absence puisse apporter un empêchement quelconque aux opérations judiciaires.

#### *Article 32*

Toutes les contestations entre les gens de l'équipage, ou entre eux et leur capitaine, ou entre les capitaines des divers bâtiments d'une même nation, dans le même port, à raison de l'engagement de matelots ou de différends analogues, doivent être terminées en dehors de l'ingérence des autorités locales.

Sont assimilées, pour l'application de cette règle, aux personnes appartenant à la nationalité du navire, les personnes engagées dans l'armement et portées sur le rôle d'équipage, quelle que soit leur véritable nationalité.

#### *Article 33*

Les difficultés d'intérêt civil entre des étrangers au navire et des capitaines ou gens de l'équipage, sont jugées d'après les règles de compétence de droit commun, sans être réservées exclusivement aux autorités du pavillon.

Les contestations qui peuvent naître à l'occasion du règlement des frais et dépenses dans un port à la charge d'un navire étranger qui y est entré, soit volontairement, soit en relâche forcée, sont de la compétence du juge territorial et doivent être vidées par application des dispositions de sa loi.

La compétence en matière de procès nés à la suite de l'abordage de deux navires étrangers est réglée conformément aux Résolutions votées par l'Institut sur les conflits en matière d'abordage maritime.

#### *Article 34*

Les capitaines de navires marchands stationnés dans un port étranger ne doivent embarquer aucun individu, fût-il un de leurs nationaux, qui, pour se soustraire aux conséquences de la violation des lois auxquelles il était soumis à raison de sa résidence, chercherait un refuge sur ces navires.

Si une personne, se trouvant à bord dans cette situation, est réclamée par l'autorité territoriale, elle doit lui être remise ; à défaut, cette autorité est en droit, après avis préalablement donné au consul, de faire procéder par ses agents à l'arrestation de cette personne sur le navire.

### *Article 35*

En ce qui concerne les déserteurs des navires marchands, on doit se conformer aux dispositions de l'article 22.

Toutefois des déserteurs appartenant à la nationalité du pays où se trouve le navire ne doivent point être livrés aux autorités du bord par les autorités locales.

### *Article 36*

Les navires étrangers ancrés dans un port sont soumis à arrêt et saisie par décision de justice pour fait de commerce et pour dettes, en exécution des lois territoriales.

Toutefois il est à désirer que les lois prohibent la saisie d'un navire étranger ancré dans un port, lorsqu'il est prêt à faire voile, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et, même dans ce cas, le cautionnement de ces dettes doit permettre de lever la saisie.

Les officiers ministériels et agents d'exécution sont autorisés à signifier toutes notifications et à faire tous actes d'exécution sur les navires étrangers, en se conformant aux lois de procédure applicables aux navires nationaux, et sans qu'il soit indispensable de recourir à l'intervention des consuls ou agents commerciaux, même présents, de la nation à laquelle appartient le navire.

### *Article 37*

Les officiers publics, officiers de l'état civil, notaires et autres, requis pour procéder à des actes de leurs fonctions ou de leur ministère sur des navires étrangers ancrés dans un port, doivent s'y rendre ; et leurs actes, reçus en la forme et dans les conditions réglementaires d'après la loi locale, ont le même effet, et la même valeur que s'ils avaient été faits par ces officiers publics à terre, dans l'étendue de leurs circonscriptions territoriales.

## **SECONDE PARTIE**

### **MESURES DE CONTRAINTE ET ÉTAT DE GUERRE**

#### *Article 38*

L'embargo sur les navires étrangers ne doit être pratiqué ni en vue d'une guerre probable, ni après une déclaration de guerre comme première mesure d'hostilités.

Comme mesure de sauvegarde en cas de violation d'un droit, l'embargo peut être exercé à titre de représailles.

En tout cas, il ne peut être exercé que directement au nom de l'Etat et par ses préposés.

On doit, autant que possible, faire connaître à ceux qui sont l'objet de cette mesure les motifs qui l'ont imposée et sa durée probable.

L'embargo mis à titre de représailles doit être levé dès que la satisfaction demandée a été accordée. A défaut de satisfaction reçue, il peut être procédé à la vente du navire sur lequel l'embargo porte, avec attribution du prix à l'Etat qui l'a mis.

#### *Article 39*

Le droit d'angarie est supprimé, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, quant aux navires neutres.

#### *Article 40*

Les navires de commerce qui, au début des hostilités, ou lors de la déclaration de guerre, se trouvent dans un port ennemi, ne sont pas sujets à saisie, dans le délai déterminé par les autorités. Pendant ce délai, ils peuvent y décharger leur cargaison et en prendre une autre.

#### *Article 41*

Les navires de commerce contraints par un accident de force majeure de se réfugier dans un port ennemi ne peuvent y être capturés. Ils sont tenus, pendant leur séjour, de se conformer exactement aux prescriptions de l'autorité locale, et de reprendre la mer dans le délai qui leur aura été indiqué.

Si c'est un navire de guerre qui a été ainsi contraint de chercher un refuge dans un port ennemi, il peut être généreux de l'accueillir en lui donnant les moyens de reprendre la mer ; sinon, il sera régulièrement capturé.

#### *Article 42*

La concession d'asile aux belligérants dans les ports neutres, tout en dépendant de la décision de l'Etat souverain du port et ne pouvant être exigée, est présumée, à moins de notification contraire préalablement communiquée.

Toutefois, quant aux navires de guerre, elle doit être limitée aux cas de véritable détresse, par suite de :

- 1° défaite, maladie ou équipage insuffisant ;
- 2° péril de mer ;
- 3° manque de moyens d'existence ou de locomotion (eau, charbon, vivres) ;
- 4° besoin de réparation.

Un navire belligérant se réfugiant dans un port neutre devant la poursuite de l'ennemi, ou après avoir été défait par lui, ou faute d'équipage pour tenir la mer, doit y rester jusqu'à la fin de la guerre. Il en est de même, s'il y transporte des malades ou des blessés et qu'après les avoir débarqués, il soit en état de combattre. Les malades et les blessés, tout en étant reçus et secourus, sont, après guérison, internés également, à moins d'être reconnus impropres au service militaire.

Un refuge contre un péril de mer n'est donné aux navires de guerre des belligérants que pour la durée du danger. On ne leur fournit de l'eau, du charbon, des vivres et autres approvisionnements analogues qu'en la quantité nécessaire pour atteindre le port national le plus proche. Les réparations ne sont permises que dans la mesure nécessaire pour que le bâtiment puisse tenir la mer. Immédiatement après, le navire doit quitter le port et les eaux neutres.

Si deux navires ennemis sont prêts à sortir du port simultanément, l'autorité locale établit, entre leurs appareillages, un intervalle suffisant, de 24 heures au moins. Le droit de sortir le premier appartient au navire le premier entré ou, s'il ne veut pas en user, à l'autre, à la charge d'en réclamer l'exercice à l'autorité locale, qui lui délivre l'autorisation si l'adversaire, dûment avisé, persiste à rester. Si, à la sortie d'un navire d'un belligérant, un ou plusieurs navires ennemis sont signalés, le navire sortant doit être averti et peut être réadmis dans le port pour y attendre l'entrée ou la disparition des autres. Il est défendu d'aller à la rencontre d'un navire ennemi dans le port ou les eaux neutres.

Les navires des belligérants doivent, en port neutre, se conduire pacifiquement, obéir aux ordres des autorités, s'abstenir de toutes hostilités, de toute prise de renfort et de tout recrutement militaire, de tout espionnage et de tout emploi du port comme base d'opération.

Les autorités neutres font respecter, au besoin par la force, les prescriptions de cet article.

L'Etat neutre peut exiger une indemnité de l'Etat belligérant dont il a entretenu soit des forces légalement internées, soit des malades et blessés, ou dont des navires ont, par mégarde ou par infraction à l'ordre du port, occasionné des frais ou dommages.

#### *Article 43*

Une attaque commencée dans la haute mer ne peut être poursuivie dans un port ou une rade neutres où s'est réfugié un navire, sans une violation du territoire neutre, qui doit être réprimée par la puissance territoriale, au besoin par la force, et peut donner droit à une indemnité.

#### *Article 44*

En ce qui concerne la conduite, par les belligérants, de prises dans un port neutre, l'Institut se réfère aux règles posées dans son Règlement des prises maritimes.

#### *Article 45*

La liberté de commerce est assurée aux neutres. Les belligérants ne peuvent, comme tels, leur interdire ou les empêcher d'entrer dans les ports ni des nations neutres, ni des belligérants, à l'exception des ports régulièrement bloqués.

Par suite, les neutres peuvent quitter un port ennemi pour se rendre dans un port neutre ou dans un autre port ennemi. Ils sont libres de transporter dans les ports des belligérants toute marchandise non comprise dans la catégorie des objets réputés contrebande de guerre.

*Article 46*

Les navires des neutres admis dans les ports des belligérants doivent se soumettre à toutes les visites nécessaires pour constater l'état du personnel et la nature des marchandises se trouvant à leur bord, et à toutes les mesures prises dans l'intérêt de la sûreté de l'Etat auquel appartient le port. En cas de résistance, l'exécution de ces mesures peut, au besoin, être assurée par la force.

\*

(23 août 1898)