

Document:-
A/CN.4/SR.1842

Compte rendu analytique de la 1842e séance

sujet:
**Statut du courrier diplomatique et de la valise diplomatique non accompagnée par un
courrier diplomatique**

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-
1984, vol. I

*Telechargé du site Internet de la Commission du Droit International
(<http://www.un.org/law/french/ilc/index.htm>)*

mais par des compagnies écossaises et scandinaves. Dans les transports maritimes, ce phénomène est une réalité de la vie quotidienne.

37. La question des navires d'Etat exploités à des fins commerciales est peut-être moins simple que la Convention de Bruxelles de 1926 pourrait le faire croire. Les observations présentées au cours de la discussion, en particulier par M. Ogiso (1840^e séance), M. Balanda et le chef Akinjide doivent être prises en considération: il faudra exclure l'exploitation non commerciale de la règle énoncée à l'article 19. Le Rapporteur spécial songe aux transactions entre gouvernements concernant l'acheminement de secours par mer ou une opération triangulaire comme le transport à destination de l'Afrique de riz acheté par le Japon en Thaïlande. Dans une telle transaction, le riz, n'étant pas une cargaison commerciale, jouirait de l'immunité de saisie et d'arrêt puisqu'il serait destiné à des fins gouvernementales.

38. Pour toutes ces raisons, le Rapporteur spécial retire la variante A de l'article 19 et révisera la variante B en suivant les propositions de M. Ogiso et de sir Ian Sinclair. Non seulement il remplacera les termes empruntés au droit anglais, mais il a aussi l'intention de supprimer l'expression «et/ou un autre navire», c'est-à-dire l'allusion à ce qu'on a appelé la «juridiction sur les navires apparentés».

39. Compte tenu de ces modifications, le paragraphe 1 de la nouvelle version de l'article 19 pourrait être formulé comme suit:

«1. Si un Etat a la propriété ou la possession d'un navire en service commercial ou emploie ou exploite un navire en service commercial et qu'un différend né de l'exploitation commerciale du navire tombe sous la juridiction d'un tribunal d'un autre Etat, l'Etat est réputé avoir consenti à l'exercice de cette juridiction pour les actions concernant l'exploitation du navire, la cargaison et le propriétaire ou l'exploitant si, au moment où le motif de l'action a surgi, le navire et la cargaison appartenant à cet Etat étaient utilisés ou destinés à être utilisés exclusivement à des fins commerciales; sauf accord contraire, il ne peut donc invoquer l'immunité de juridiction pour cette action.»

Les modifications voulues seront apportées au paragraphe 2, et le paragraphe 3 pourrait se lire comme suit:

«3. Une action concernant l'exploitation commerciale d'un navire d'Etat par une entité indépendante est autorisée, à condition d'être intentée contre l'entité indépendante exploitant le navire.»

Cette révision devrait répondre aux préoccupations exprimées à la Commission. Le Rapporteur spécial soumettra le texte révisé de l'article 19 pour examen à la présente session, s'il reste suffisamment de temps, sinon à la session suivante.

La séance est levée à 13 h 5.

1842^e SÉANCE

Lundi 18 juin 1984, à 15 h 5

Président: M. Alexander YANKOV

Présents: le chef Akinjide, M. Balanda, M. Díaz González, M. El Rasheed Mohamed Ahmed, M. Evensen, M. Francis, M. Jagota, M. Laclea Muñoz, M. Malek, M. McCaffrey, M. Ni, M. Ogiso, M. Ouchakov, M. Quentin-Baxter, M. Razafindralambo, M. Reuter, sir Ian Sinclair, M. Stavropoulos, M. Thiam.

Statut du courrier diplomatique et de la valise diplomatique non accompagnée par un courrier diplomatique (suite*)
[A/CN.4/374 et Add.1 à 4¹, A/CN.4/379 et Add.1², A/CN.4/382³, A/CN.4/L.369, sect. E, ILC(XXXVI)/Conf.Room Doc.3]

[Point 4 de l'ordre du jour]

PROJET D'ARTICLES
PRÉSENTÉ PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL⁴ (suite)

ARTICLE 30 (Statut du commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand ou du membre habilité de l'équipage),

ARTICLE 31 (Indication de la qualité de la valise diplomatique),

ARTICLE 32 (Contenu de la valise diplomatique),

ARTICLE 33 (Statut de la valise diplomatique confiée au commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand ou à un membre habilité de l'équipage),

ARTICLE 34 (Statut de la valise diplomatique expédiée par la poste ou par d'autres moyens) *et*

ARTICLE 35 (Facilités générales accordées à la valise diplomatique)⁵ [suite]

1. M. RAZAFINDRALAMBO dit que les projets d'articles à l'examen présentent une importance particulière pour les pays qui n'ont pas les moyens de s'offrir les services d'un courrier diplomatique professionnel et qui sont obligés, pour assurer la liaison avec leurs missions diplomatiques et consulaires, de recourir à «tous les moyens de communication appropriés», selon les termes du paragraphe 1 de l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961

* Reprise des débats de la 1832^e séance.

¹ Reproduit dans *Annuaire... 1983*, vol. II (1^{re} partie).

² Reproduit dans *Annuaire... 1984*, vol. II (1^{re} partie).

³ *Idem*.

⁴ Les textes des projets d'articles examinés par la Commission à ses précédentes sessions sont reproduits comme suit:

Art. 1 à 8 et commentaires y relatifs, adoptés provisoirement par la Commission à sa trente-cinquième session: *Annuaire... 1983*, vol. II (2^e partie), p. 57 et suiv.

Art. 9 à 14, renvoyés au Comité de rédaction à la trente-quatrième session de la Commission: *ibid.*, p. 49, notes 189 à 194.

Art. 15 à 19, renvoyés au Comité de rédaction à la trente-cinquième session de la Commission: *ibid.*, p. 52, notes 202 à 206.

⁵ Pour les textes, voir 1830^e séance, par. 1.

sur les relations diplomatiques. S'agissant de la valise diplomatique, les compagnies aériennes constituent peut-être le principal de ces moyens. Or ce moyen de communication est loin de présenter les mêmes garanties de protection et de sécurité que le transport par courrier diplomatique, et c'est avec raison que le Rapporteur spécial observe, à ce sujet, que c'est « parce que la pratique d'utiliser des valises diplomatiques non accompagnées par des courriers diplomatiques se généralise que le statut de la valise diplomatique prend de l'importance » (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 246). Cette importance ressort d'ailleurs du libellé du sujet, qui vise le statut du courrier diplomatique aussi bien que celui de la valise diplomatique non accompagnée par un courrier diplomatique. Il importe donc d'étudier le second aspect du sujet tout autant que le premier.

2. La pratique, consacrée par les quatre conventions de codification, qui consiste à confier la valise au commandant d'un aéronef commercial, est loin d'être satisfaisante si l'on en croit l'expérience de certains pays d'envoi. Tout d'abord, le recours au commandant d'un aéronef implique que la valise est confiée *intuitu personae* à un pilote déterminé d'un avion de ligne puisque ce pilote doit être porteur de documents officiels. Or, certaines valises envoyées à des missions éloignées doivent parcourir plusieurs continents, transiter par plusieurs aéroports et emprunter différentes lignes aériennes. Dans ces conditions, il est impossible de ne confier la valise qu'au commandant de l'avion couvrant le début de l'itinéraire. Même dans le cas où il n'y a pas changement d'avion, il peut y avoir changement d'équipage. C'est ainsi qu'entre Paris et Tananarive l'équipage change à trois reprises. On peut dès lors se demander si le commandant d'un aéronef va transmettre la valise à son remplaçant. A chaque transmission, les responsabilités sont moins claires et la valise risque d'être traitée comme un colis ordinaire et reléguée dans un coin de l'avion.

3. Les pays d'envoi qui ne peuvent pas recourir à des pilotes *intuitu personae* doivent recourir à un moyen qui ne semble rentrer dans aucune des catégories mentionnées par le Rapporteur spécial (*ibid.*, par. 217) mais qui relève plutôt du projet d'article 34. En effet, il ne s'agit pas de confier la valise aux pilotes des lignes aériennes commerciales mais de l'expédier comme fret aérien par une compagnie de transport aérien. C'est une pratique courante pour la plupart des pays du tiers monde, dont l'expérience n'est aucunement encourageante. Les exemples abondent de valises diplomatiques remises à des compagnies de transport aérien qui ont été découvertes éventrées et vidées de leur contenu dans un aéroport. Une compagnie aérienne à laquelle la valise diplomatique de l'ambassade de Madagascar à Paris avait été confiée a prétendu l'avoir perdue sur la route de l'aéroport d'Orly. Cependant, pour des raisons essentiellement financières, certains pays sont contraints d'avoir recours à de tels moyens, du moins pour l'envoi de documents officiels non confidentiels. Ainsi que le chef Akinjide l'a souligné (1825^e séance), les pays africains sont obligés, même pour les relations Sud-Sud, de passer par les grandes capitales européennes. En effet, certains pays européens sont devenus, soit en raison de leur situation géographique, soit par suite du rôle historique qu'ils ont joué du temps du colonialisme, des plaques tournantes et des lieux de transit quasi obligatoires. Il faut ajouter que cet état de choses ne présente pas que des

désagréments pour les pays africains, compte tenu de la politique d'influence culturelle et économique que lesdits pays européens continuent à mener, en particulier avec leurs anciennes colonies. Quoi qu'il en soit, pour les pays du tiers monde, les dispositions relatives au statut de la valise diplomatique non accompagnée revêtent une importance particulière.

4. Dans le projet d'article 30, le Rapporteur spécial traite non seulement du statut du commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand, mais aussi de celui d'un membre habilité de l'équipage, ce qui constitue une innovation par rapport aux conventions de codification. Mais le statut du membre habilité de l'équipage ne ressort pas d'une pratique significative des Etats. Il ne paraît guère utile de s'en préoccuper, deux situations seulement pouvant être envisagées. Dans le premier cas, le commandant ne peut pas se charger de la valise au départ et l'Etat d'envoi doit recourir à un autre moyen de communication. Dans le second, le commandant accepte la responsabilité de la valise et on ne voit pas pourquoi il s'en déchargerait par la suite sur un simple membre de l'équipage, sauf en cas de changement d'équipage. Mais, même dans ce cas, c'est à son remplaçant qu'il devrait confier la valise. En conséquence, M. Razafindralambo est partisan d'éliminer la possibilité de confier la valise à un membre de l'équipage d'un aéronef ou d'un navire.

5. Le paragraphe 4 du projet d'article 30 vise le cas de la remise de la valise par le commandant aux membres de la mission diplomatique de l'Etat d'envoi et passe sous silence le cas de la remise de la valise par la mission au commandant, à destination de l'Etat d'envoi. Il faudrait modifier le paragraphe 4 pour réparer cet oubli. D'autre part, les obligations incombant à l'Etat de réception devraient être précisées.

6. L'indication de la qualité de la valise diplomatique, dont traite le projet d'article 31, est indispensable, encore qu'insuffisante, pour empêcher que des infractions soient commises contre la valise non accompagnée par un courrier diplomatique. Les précautions prises pour l'identification de la valise sont surtout destinées à prévenir toute confusion avec un colis ordinaire et à assurer le respect des privilèges et immunités qui lui sont attachés. Dans les faits, les marques extérieures qui identifient la valise ne font que faciliter la tâche de ceux dont le métier est de violer le secret de la correspondance officielle de l'Etat d'envoi.

7. Le libellé de l'article 31 s'inspire de celui des dispositions correspondantes des quatre conventions de codification et il n'appelle des observations que dans la mesure où le Rapporteur spécial s'est écarté de ces textes. Tandis que l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961 se borne à exiger que les colis constituant la valise diplomatique portent « des marques extérieures visibles de leur caractère », le paragraphe 2 du projet d'article 31 exige, pour les colis qui ne sont pas accompagnés d'un courrier diplomatique, « une indication visible de leur destination et de leur destinataire ainsi que de tout point intermédiaire ou point de transfert situé sur le trajet ». Si l'indication de la destination et du destinataire paraît aller de soi, il est plus difficile de percevoir la nécessité pratique de l'indication de « tout point intermédiaire ou point de transfert situé sur le trajet ». En effet, certaines lignes aériennes empruntent des trajets différents selon le jour et le numéro du vol et ces

trajets ne sont pas toujours connus à l'avance. Il s'ensuit que l'indication des points intermédiaires ou des points de transfert ne semble pas indispensable. En ce qui concerne le paragraphe 3, M. Razafindralambo se demande pourquoi imposer l'obligation de fixer la taille et le poids maximal autorisé de la valise. Il suffirait de prévoir la faculté de le faire.

8. Le projet d'article 32, qui a trait au contenu de la valise, est très important car il tend à prévenir les abus et à protéger les intérêts de l'Etat de réception, ou de l'Etat de transit dans la mesure où la valise ne fait pas l'objet d'un transfert automatique. A juste titre, le Rapporteur spécial n'a pas prévu, à l'exemple des conventions de codification, des dispositions concernant la vérification du contenu de la valise. En effet, la vérification est liée au principe de l'inviolabilité de la valise, principe fondamental qui est énoncé dans le projet d'article 36 et qui vise à assurer le secret de la correspondance officielle. Toutefois, compte tenu des progrès de la technologie, ce principe risque de rester lettre morte, du moins en ce qui concerne les valises non accompagnées. C'est pourquoi on peut s'interroger sur la nécessité pratique d'imposer aux Etats d'envoi des mesures spécifiques destinées à prévenir les abus et à sanctionner les infractions aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 32. D'ailleurs, les Etats de transit et de réception ne sont pas obligés de prendre des mesures similaires pour empêcher que les valises non accompagnées soient ouvertes, vidées de leur contenu ou égarées lorsqu'elles passent sur leur territoire. A cela s'ajoute le fait que, si des abus susceptibles de nuire aux intérêts de l'Etat d'envoi sont commis, il est probable que la législation en vigueur dans cet Etat joue déjà un rôle dissuasif en prévoyant des sanctions appropriées d'ordre civil, pénal ou administratif contre les coupables. Il faudrait donc inclure dans l'article 32 une disposition relative à la responsabilité des Etats de transit ou de réception en cas de perte ou d'effraction de la valise sur leur territoire. En tout état de cause, le dernier membre de phrase du paragraphe 2 de l'article 32, qui concerne les poursuites et les sanctions, ne paraît pas nécessaire.

9. Quant au projet d'article 33 relatif au statut de la valise diplomatique confiée au commandant d'un aéronef ou d'un navire ou à un membre habilité de l'équipage, il semble inutile car il ne fait que renvoyer au statut de la valise en général. Il aurait peut-être mieux valu rédiger le titre de la troisième partie en des termes plus précis tels que «Statut général de la valise diplomatique» ou «Statut de la valise diplomatique accompagnée ou non». Une autre solution consisterait à prévoir un article 30 *bis* intitulé «Champ d'application des présents articles» et stipulant que «les présents articles s'appliquent à la valise diplomatique accompagnée ou non par un courrier diplomatique».

10. Le projet d'article 34, qui concerne le statut de la valise diplomatique expédiée par la poste ou par d'autres moyens, présente une importance pratique indéniable. Cette disposition couvre le cas des valises expédiées par la voie aérienne sans être confiées à un commandant d'aéronef ou expédiées par la poste. L'acheminement par le service postal présente l'inconvénient d'être soumis au fonctionnement de ce service sans bénéficier, semble-t-il, d'aucun traitement de faveur. Sans doute les autorités postales de l'Etat de réception ou de transit sont-elles requises, à la

fin du paragraphe 2, «de faciliter le transport sûr et rapide de la valise diplomatique», mais il s'agit là d'un vœu plus que d'une obligation. A ce titre, cette disposition ne saurait avoir aucune influence réelle sur le comportement et la responsabilité des Etats concernés. Ceux-ci sont tributaires de la qualité de leurs services postaux et, en cas de grève postale, ils ne peuvent garantir l'acheminement de la valise ni même éviter qu'elle soit mise au rebut. La même observation est valable pour l'acheminement par les moyens de transport terrestre, aérien et maritime ordinaires, sauf que les risques sont encore plus grands. Là encore, les obligations de l'Etat de transit — et celles de l'Etat de réception — prévues au projet d'article 40 devraient être plus générales et ne pas couvrir seulement le cas de la force majeure et du cas fortuit. En effet, il paraît inacceptable que la valise non accompagnée envoyée par la voie postale ou par d'autres moyens puisse disparaître sans que la responsabilité de l'Etat de transit ou de réception soit spécialement engagée.

11. Enfin, en ce qui concerne le projet d'article 35 concernant les facilités générales accordées à la valise diplomatique, M. Razafindralambo suggère de s'inspirer des dispositions pertinentes des Conventions de Vienne sur les relations diplomatiques et consulaires, et d'ajouter, après les mots «toutes les facilités voulues», les mots «pour le transport et la remise rapide et en toute sécurité de la valise diplomatique».

12. M. FRANCIS souscrit à beaucoup des observations que M. Razafindralambo vient de formuler. Le premier des projets d'articles à l'examen, l'article 30, concerne le cas où la valise diplomatique est transportée par le commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand ou un «membre habilité de l'équipage». Il a été débattu de la question de savoir s'il devait être fait expressément mention d'un membre de l'équipage. Il est vrai que l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques ne mentionne que le «commandant d'un aéronef commercial», mais certains faits survenus depuis 1961 justifient l'élaboration d'une disposition beaucoup plus large. Le Rapporteur spécial a signalé dans son rapport au moins un cas où un courrier diplomatique et une valise diplomatique ont été transportés par camion (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 234).

13. D'un point de vue pratique, il ne serait pas judicieux de ne confier la garde de la valise diplomatique qu'au commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand. Se fondant sur sa propre expérience, M. Francis peut dire que le commandant d'un petit aéronef se chargera lui-même de la valise diplomatique; mais, sur un aéronef plus grand, il pourra déléguer la garde de la valise à un membre de l'équipage. Par ailleurs, dans certains pays, y compris le sien, il est tout à fait courant de confier la valise à un agent de la compagnie aérienne en cause, qui la remet au commandant ou à un membre habilité de l'équipage. Il importe donc de formuler l'article 30 de façon suffisamment large et souple pour tenir compte de toutes ces possibilités. En conséquence, M. Francis appuie le libellé du premier membre de phrase du paragraphe 1 de l'article 30, qui se lit comme suit: «Le commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand ou un membre habilité de l'équipage placé sous son commandement...»

14. Pour ce qui est du paragraphe 4, M. Francis convient

avec M. Razafindralambo qu'il faut combler une lacune dans le texte, qui prévoit seulement la remise directe de la valise diplomatique aux «membres de la mission diplomatique de l'Etat d'envoi». Dans le projet d'article 3 (Expressions employées), l'alinéa 2 du paragraphe 1 dispose que l'expression «valise diplomatique» s'entend non seulement de la «valise diplomatique, au sens de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, du 18 avril 1961», mais aussi de la «valise consulaire, au sens de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, du 24 avril 1963». Selon l'alinéa 6, le terme «mission» s'entend d'une mission diplomatique, d'une mission spéciale et d'une mission permanente; il ne s'applique pas au poste consulaire qui, lui, est défini séparément à l'alinéa 7. Le texte actuel du paragraphe 4 du projet d'article 30 aurait donc pour effet d'exclure les membres des postes consulaires du bénéfice des facilités prévues pour la remise libre et directe de la valise consulaire. Pour éviter ce résultat probablement involontaire, M. Francis propose d'insérer, après les mots «aux membres de la mission diplomatique», les mots «ou du poste consulaire».

15. Lorsqu'on examine le groupe d'articles à l'étude, il faut ne pas perdre de vue que, comme un certain nombre de membres de la Commission l'ont fait observer, la plupart des pays en développement n'ont pas de courriers diplomatiques professionnels. Ces pays sont donc obligés d'avoir recours à d'autres moyens pour transporter les valises diplomatiques.

16. M. Francis souhaiterait faire quelques suggestions d'ordre rédactionnel concernant la troisième partie du projet d'articles. Tout d'abord, le titre «Statut de la valise diplomatique» ne correspond pas tout à fait à la teneur de cette partie, et M. Francis propose d'en amplifier le libellé comme suit: «Contenu, caractéristiques et statut de la valise diplomatique». Pour ce qui est de l'ordre des projets d'articles, il propose de placer l'article relatif au contenu de la valise diplomatique en tête; viendrait ensuite l'article traitant des caractéristiques de la valise, puis l'article 36, relatif à l'inviolabilité de la valise diplomatique. Vu l'importance cruciale de cette disposition, elle devrait précéder le reste des articles figurant dans la troisième partie.

17. Dans le projet d'article 32, il conviendrait de renforcer le libellé du paragraphe 1. Puisqu'il s'agit d'empêcher les abus, il serait préférable de ne pas employer la formule «peut contenir». M. Francis propose que le paragraphe commence par une phrase déclarant expressément que le contenu de la valise diplomatique doit être destiné exclusivement à un usage officiel. On pourrait ajouter à la suite que la valise diplomatique «peut contenir la correspondance officielle...». Quant au paragraphe 2, M. Francis se déclare d'accord avec les membres de la Commission qui ont suggéré de supprimer le dernier membre de phrase «et il engage des poursuites et prend des sanctions contre toute personne relevant de sa juridiction coupable d'utilisation abusive de la valise diplomatique».

18. Enfin, M. Francis propose de remplacer, dans le texte anglais, au paragraphe 1 du projet d'article 34, les mots *shall comply* par les mots plus appropriés *shall conform*.

19. M. NI approuve, d'une manière générale, le projet d'article 30, encore que certains passages en soient assez lourds. Comme on l'a déjà relevé à la CDI et à la Sixième

Commission de l'Assemblée générale, il est indispensable de combler certaines lacunes des quatre conventions de codification en introduisant des dispositions dans ce projet d'article, mais ces dispositions ne devraient pas être trop longues. Au paragraphe 1, le Rapporteur spécial a voulu décrire clairement le processus d'entrée et de sortie de la valise diplomatique. Mais ce paragraphe est trop long et il est beaucoup moins clair que la première phrase du paragraphe 1 des articles correspondants des quatre conventions de codification, laquelle ne laisse place à aucun malentendu. Le paragraphe 1 du projet d'article 30 prévoit que, outre le commandant d'un aéronef ou d'un navire, «un membre habilité de l'équipage placé sous son commandement peut être chargé de la garde et du transport de la valise diplomatique», disposition qui paraît inutile. Bien qu'aucune disposition de ce genre ne figure dans les conventions de codification, la possibilité de confier la valise à des membres autorisés de l'équipage n'est en fait pas exclue. En pratique, cela se fait toujours, et le reçu est signé au nom du commandant. Le projet d'article 30 soulèverait la question de savoir si le membre de l'équipage est sous le commandement du commandant et s'il a été habilité. En outre, dans le texte anglais, le terme *employed*, qui figure au paragraphe 1, n'est pas aussi bon que le terme *entrusted*, qui figure dans les quatre conventions de codification ainsi qu'au paragraphe 2.

20. Les paragraphes 2 et 3 pourraient être réunis, ce qui non seulement simplifierait la forme, mais serait plus conforme aux quatre conventions de codification. Le fait que le commandant n'est pas considéré comme un courrier diplomatique a été bien précisé au cours des débats qui ont eu lieu lors de l'élaboration des conventions de codification. Le commandant n'a pas pour seule tâche de remettre la valise. S'il commet un acte illicite dans l'exercice de ses autres fonctions, il peut être arrêté ou détenu. Il serait inconcevable qu'il jouisse de privilèges et d'immunités du simple fait qu'on lui a confié une valise diplomatique. C'est en sa qualité de commandant qu'il a droit au respect et à l'assistance voulue et non pas parce qu'il transporte une valise diplomatique.

21. Selon le paragraphe 4 du projet d'article 30, les autorités de l'Etat de réception doivent accorder des facilités à la personne qui vient prendre possession de la valise, de manière qu'elle ait accès à l'aéronef ou au navire. Ces facilités ne semblent pas s'étendre au commandant, mais la remise, en toute sécurité, de la valise diplomatique inviolable facilite déjà l'accomplissement de sa tâche. Dans leurs articles correspondants, la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, la Convention de 1969 sur les missions spéciales et la Convention de Vienne de 1975 sur la représentation des Etats disposent que «à la suite d'un arrangement avec les autorités... compétentes» de l'Etat de réception, la personne envoyée devrait pouvoir prendre directement et librement possession de la valise diplomatique des mains du commandant. La Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques ne contient même pas ce court membre de phrase, mais cette omission n'a jamais soulevé de difficultés. Toutefois, pour consacrer l'obligation d'assistance de l'Etat de réception, le paragraphe 4 pourrait être maintenu, mais sous une forme simplifiée. Quant à la personne qui doit avoir accès à l'aéronef ou au navire, ce peut être un membre du personnel de

l'ambassade, du consulat ou de la mission de l'Etat d'envoi. Cette précision n'apparaît pas au paragraphe 4.

22. Le statut de la valise diplomatique, qui est pour les Etats un moyen important de libre communication à des fins officielles, est l'élément central de tout le projet d'articles. L'importance croissante que revêt le statut de la valise diplomatique ressort aussi de la pratique largement répandue qui consiste à envoyer des valises diplomatiques non accompagnées par des courriers diplomatiques. C'est pourquoi il importe de formuler de nouvelles règles en vue de maintenir un équilibre entre les droits et obligations de l'Etat d'envoi et ceux de l'Etat de réception, de façon à protéger les intérêts de l'Etat d'envoi, qui exigent que la valise soit remise librement et rapidement, à assurer que l'Etat d'envoi respecte les lois et règlements de l'Etat de réception et à empêcher tout abus des privilèges accordés.

23. En ce qui concerne le paragraphe 1 du projet d'article 31, M. Ni estime qu'il n'y a pas de raison de formuler une disposition différente puisque les quatre conventions de codification contiennent toutes une disposition semblable qui s'est avérée conforme à la pratique des Etats. Quant au paragraphe 2, il fait mention de «tout point intermédiaire ou point de transfert situé sur le trajet», indication qu'il n'est cependant pas nécessaire de donner dans tous les cas. Il propose donc d'ajouter les mots «au besoin» après le mot «ainsi». Le paragraphe 3 soulève non seulement la question des marques extérieures de la valise diplomatique, mais aussi celle de son contenu ainsi que celle des limites aux abus de droits. Ce paragraphe semble donc relever du projet d'article 32.

24. En ce qui concerne le projet d'article 32, relatif au contenu de la valise diplomatique, M. Ni souligne qu'en principe la valise diplomatique est inviolable, et que l'article 36 proposé par le Rapporteur spécial confirme l'inviolabilité de la valise et son exemption de toute inspection. Les quatre conventions de codification ne prévoient l'inviolabilité que de la correspondance officielle. Or, si la valise diplomatique contient de la correspondance officielle ainsi que des objets destinés à un usage officiel, elle peut se composer de nombreux colis de l'une et l'autre catégorie, sans limitation de taille ou de poids. Comme ces colis ne se distinguent pas les uns des autres, on peut se demander qui doit déterminer lesquels contiennent des objets autres que ceux qui sont visés au paragraphe 1 du projet d'article 32. La confiance mutuelle et la coopération devraient certes exister au niveau international, mais des cas d'abus se produisent, et ils sont même en augmentation. Actuellement, aucune des conventions multilatérales en matière de droit diplomatique n'a fourni de solution viable au problème de la vérification du contenu de la valise diplomatique. Par rapport aux Conventions de 1963 et de 1969, le paragraphe 1 du projet d'article 32 limite le contenu de la valise en ajoutant le mot «exclusivement» avant les mots «à un usage officiel», ce qui est certes positif mais ne résout pas le problème.

25. Quant au paragraphe 2 du projet d'article 32, il soulève les mêmes difficultés que le paragraphe 2 du projet d'article 20; il dispose que l'Etat d'envoi prend les mesures voulues pour prévenir l'acheminement, par sa valise diplomatique, d'objets autres que ceux qui sont visés au paragraphe 1, et qu'il engage des poursuites et prend des sanc-

tions contre toute personne relevant de sa juridiction qui est coupable d'utilisation abusive de la valise diplomatique. Une telle disposition oblige les gouvernements à adopter de nouvelles dispositions législatives pour s'acquiescer de leurs obligations. D'une manière générale, en vertu du droit pénal national, un Etat peut poursuivre et punir ceux de ses ressortissants qui commettent des infractions en dehors du territoire national. Toutefois, les poursuites et les sanctions sont soumises à certaines limites. Parfois, il ne s'agit que d'une énumération d'infractions punissables, parfois ces limites dépendent de la durée de la peine. Toutefois, si des personnes autres que des courriers diplomatiques se sont servi de la valise pour transporter des objets non autorisés, et si des infractions ont été commises avant que la valise ait quitté le territoire de l'Etat d'envoi, la question se pose de savoir si des objets autres que ceux qui sont autorisés pourraient servir de preuve pour engager des poursuites et prendre des sanctions, sans qu'il soit besoin de recourir à la voie législative.

26. Le paragraphe 3 du projet d'article 31, qui concerne la taille et le poids de la valise, soulève la question non seulement des marques extérieures mais aussi du contenu de la valise et des abus de droits. Il est évident que des conteneurs ou des caisses de grande taille ne devraient pas être envoyés comme valise diplomatique. Ce n'est pas seulement une question de taille et de poids, mais aussi de contenu et d'abus. Les consultations devraient se poursuivre entre tous les Etats afin de parvenir à une méthode acceptable. Certaines conventions bilatérales prévoient déjà que la valise peut être ouverte en présence de représentants autorisés de l'Etat d'envoi afin qu'on puisse s'assurer qu'elle ne contient rien d'autre que de la correspondance officielle et des objets destinés à un usage officiel. Il y aurait lieu de recourir largement à cette pratique avant de formuler des règles généralement acceptées. Pour le moment, les Etats d'envoi et de réception devraient donc rédiger des dispositions fondées sur un ensemble de principes convenus et parvenir à un accord, comme ils l'ont fait pour la taille et le poids de la valise.

27. A première vue, le projet d'article 33 semble pouvoir être réuni avec le projet d'article 30. Mais, tandis que ce dernier article met l'accent sur le commandant et sur son statut ainsi que sur les documents officiels dont il doit être muni et sur les facilités à lui accorder, le projet d'article 33 met l'accent sur la valise diplomatique confiée à un commandant, en précisant le statut juridique de la valise, les marques extérieures qu'elle doit porter, son contenu, ainsi que les privilèges et immunités que les Etats de réception et de transit doivent lui accorder. Comme ces articles diffèrent par leur teneur et leur orientation, on ne devrait pas les fusionner artificiellement. Le statut du commandant qui est chargé de remettre la valise n'étant pas le même que celui du courrier diplomatique, il est naturel qu'il fasse l'objet d'un article indépendant. Quant au statut de la valise diplomatique confiée au commandant, il n'est pas le même que celui des valises non accompagnées par des courriers diplomatiques, comme celles qui sont envoyées par la voie postale. En effet, la valise confiée à un commandant n'est pas vraiment accompagnée par une personne désignée.

28. S'agissant du projet d'article 34, M. Ni souligne que les quatre conventions de codification ne contiennent pas

de disposition expresse sur l'expédition de la valise par la poste ou par d'autres moyens, mais qu'elles disposent toutes que «tous les moyens de communication appropriés» peuvent être utilisés, formule qui comprend évidemment la poste et les autres moyens de transport et de communication. Le paragraphe 1 du projet d'article 34 dispose que «la valise diplomatique expédiée par la poste ou par d'autres moyens, par voie terrestre, aérienne ou maritime, est soumise à toutes les règles énoncées à l'article 31», sans mentionner le fait que l'article 32 relatif au contenu de la valise devrait aussi être respecté. Cela signifie-t-il que la valise diplomatique visée à l'article 34 n'est pas soumise aux dispositions de l'article 32?

29. Le projet d'article 35 sur les facilités générales accordées à la valise diplomatique constitue le pendant du projet d'article 15 sur les facilités de caractère général, mais il est rédigé en des termes plus catégoriques. Peut-être est-il ainsi rédigé pour montrer que la valise diplomatique qui n'est pas sous la garde directe et permanente d'un courrier jouit d'une meilleure protection et d'un traitement préférentiel, ce qui est tout à fait compréhensible.

30. Sir Ian SINCLAIR dit que les projets d'articles à l'examen constituent un ensemble hétéroclite. L'article 30 est le dernier d'un groupe d'articles qui traitent du statut du courrier diplomatique ou de toute autre personne chargée du transport et de la remise de la valise diplomatique, et les articles 31 à 35 sont les cinq premiers d'une série d'articles très importants qui concerne la valise elle-même. L'article 30 traite de la nécessité d'accorder un degré de protection raisonnable mais non excessif au porteur de la valise et les articles qui suivent répondent à la nécessité de réglementer le statut de la valise elle-même.

31. Le projet d'article 30 concerne la pratique relativement récente, mais qui tend à se généraliser, consistant à confier la valise diplomatique au commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand ou à un membre habilité de l'équipage. Cet article est donc nécessaire et utile, en ce sens qu'il permet de réglementer un mode d'acheminement et de remise de la valise diplomatique auquel on a de plus en plus recours. L'importance de ce mode d'acheminement de la valise diplomatique varie, bien entendu, d'un Etat à l'autre. Les Etats qui ont un service de courriers diplomatiques professionnels l'emploient peut-être rarement, mais ils l'emploient de temps à autre. Pour d'autres Etats, ce mode de transport et de remise de la valise diplomatique est peut-être le plus courant, sauf dans les cas où un courrier *ad hoc* est désigné. M. Razafindralambo a décrit avec éloquence certaines des difficultés auxquelles se heurtent les pays en développement qui recourent régulièrement à ce mode de transport.

32. En tout état de cause, quelle que soit la pratique suivie par les différents Etats d'envoi, le projet d'articles doit assurément contenir une disposition qui traite du cas où le commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand, ou un membre de l'équipage, est chargé du transport et de la remise de la valise diplomatique. Sir Ian n'a donc aucune difficulté à accepter, en principe, le projet d'article 30, qui est analogue en substance au paragraphe 7 de l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques et aux autres dispositions per-

tinentes des autres principales conventions de codification.

33. Néanmoins, pour ce qui est du libellé, il souscrit aux observations de M. Ni et propose que le Comité de rédaction s'attache à abréger et à simplifier le texte du paragraphe 1 du projet d'article 30, compte tenu des définitions figurant dans l'article 3 provisoirement adopté et de l'économie de l'ensemble du projet d'articles. Il propose notamment de supprimer la dernière partie du paragraphe 1 : «ou de la garde, du transport et de la remise de la valise adressée à l'Etat d'envoi par la mission diplomatique, le poste consulaire, la mission spéciale, la mission permanente ou la délégation de l'Etat d'envoi dans le territoire de l'Etat de réception» et d'insérer à sa place les mots suivants : «ou, selon le cas, sur le territoire de l'Etat d'envoi».

34. Il a été débattu de la possibilité de supprimer la mention du «membre habilité de l'équipage». Sir Ian n'a pas d'idée arrêtée sur ce point, mais si cette mention est maintenue, il ne s'opposera pas à l'innovation qu'elle constitue. Si, toutefois, la majorité des membres de la Commission souhaite supprimer ce membre de phrase, il propose d'indiquer dans le commentaire que le fait de remettre la valise diplomatique au commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand n'exclut pas forcément la possibilité que la valise diplomatique soit matériellement confiée par la suite à un membre habilité de l'équipage.

35. Sir Ian a une observation de fond à formuler à propos du paragraphe 4 du projet d'article 30. Tel qu'il est libellé, ce paragraphe semble impliquer que l'Etat de réception a le pouvoir discrétionnaire d'autoriser ou de ne pas autoriser l'accès du membre de la mission diplomatique de l'Etat d'envoi chargé de prendre possession de la valise diplomatique à l'aéronef ou au navire. Sir Ian est persuadé que telle n'était pas l'intention du Rapporteur spécial, comme il ressort sans équivoque du passage de son rapport où il précise qu'une aide appropriée doit être accordée pour faciliter la «remise libre et directe» de la valise diplomatique au membre de la mission qui doit en prendre possession, et où il ajoute que «l'accès libre et direct à l'aéronef ou au navire devrait être assuré en vue de la réception de la correspondance diplomatique à son arrivée» et aussi de la remise «de la correspondance diplomatique à son départ» (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 241 et 242).

36. Sir Ian souscrit sans réserve à ces observations du Rapporteur spécial. Malheureusement, il est arrivé récemment que des Etats de réception refusent à des membres habilités de la mission d'un Etat d'envoi, dépêchés pour prendre possession de la valise diplomatique, l'accès aux pistes de l'aéroport. Il est donc indispensable de préciser clairement à l'article 30 que l'Etat de réception a le devoir de permettre aux personnes habilitées à prendre possession de la valise diplomatique d'avoir librement accès à l'aéronef ou au navire. Sir Ian propose donc de modifier le libellé du paragraphe 4 de l'article 30 comme suit :

«4. L'Etat de réception accorde aux membres dûment habilités de la mission, du poste consulaire ou de la délégation un droit d'accès direct et sans entrave à l'aéronef ou au navire pour prendre possession de la valise diplomatique des mains du commandant de l'aéronef ou du navire (ou du membre habilité de l'équipage) à qui elle a été confiée.»

A son sens, il est essentiel d'accorder aux personnes habilitées à prendre possession de la valise un droit d'accès direct aux pistes ou aux quais. Cela est certainement beaucoup plus important que l'octroi au commandant de l'aéronef ou du navire, ou au membre habilité de l'équipage, de facilités vagues et indéterminées pour la remise de la valise. La variante que sir Ian suggère est, en tout état de cause, plus proche quant au fond des dispositions correspondantes des quatre conventions de codification que le texte proposé par le Rapporteur spécial.

37. Passant aux dispositions concernant le statut de la valise diplomatique, sir Ian fait observer que le projet d'article 31 prête assez peu à controverse. En ce qui concerne le paragraphe 2, il peut être utile d'indiquer les points intermédiaires sur l'étiquette des valises diplomatiques, mais cela ne devrait pas être une obligation. La pratique au Royaume-Uni est d'indiquer seulement la destination finale, simplement parce qu'une fois que la valise a été remise à une compagnie aérienne ou à un transporteur, l'Etat d'envoi n'a plus aucun contrôle sur les changements d'itinéraires dus aux modifications du plan de vol ou aux décisions du transporteur. Sir Ian propose donc de supprimer le membre de phrase «ainsi que de tout point intermédiaire ou point de transfert situé sur le trajet». Cela n'empêchera pas les Etats qui indiquent d'ordinaire les points intermédiaires sur les étiquettes de continuer à le faire. Sir Ian a étudié attentivement les sections pertinentes des quatrième rapport (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 250 à 272) et cinquième rapport du Rapporteur spécial (A/CN.4/382, par. 54 à 63), mais il n'a relevé aucune pratique d'Etat en la matière.

38. Le paragraphe 3 du projet d'article 31, qui stipule que la taille ou le poids maximal de la valise diplomatique sera fixé d'un commun accord par l'Etat d'envoi et l'Etat de réception, soulève aussi quelques problèmes. A son avis, il conviendrait de laisser aux Etats le soin de déterminer, dans leurs relations mutuelles, s'il y a lieu ou non de fixer une limite. Comme le Rapporteur spécial l'a noté dans son quatrième rapport (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 255), la taille ou le poids maximal de la valise sont au nombre des caractéristiques soumises «à des conditions facultatives» — opinion qui se trouve reflétée dans son cinquième rapport (A/CN.4/382, par. 63). Sir Ian estime donc que l'Etat d'envoi et l'Etat de réception ne devraient pas être tenus de fixer d'un commun accord la taille ou le poids maximal de la valise et que le paragraphe 3 pourrait être supprimé — sans préjudice cependant de la position des Etats qui souhaitent imposer des limites pour la taille ou le poids maximal des valises diplomatiques. Néanmoins, si on estime nécessaire de conserver une disposition du genre de celle qui figure au paragraphe 3, celle-ci devrait être facultative plutôt qu'obligatoire.

39. Le projet d'article 32 énonce le principe fondamental qui figure dans les quatre grandes conventions de codification, à savoir que la valise ne doit contenir que la correspondance officielle et des documents ou objets destinés à un usage officiel. Le problème est de savoir comment assurer que l'Etat d'envoi se conforme strictement à cette obligation. Il y a tout lieu de croire que certains Etats d'envoi font peu de cas des restrictions concernant l'utilisation de la valise diplomatique, et qu'ils comptent sur l'inviolabilité de la valise pour échapper à toute détection.

Il a déjà été fait état de l'incident qui a eu lieu à Rome en 1964, lorsqu'une valise diplomatique a été utilisée pour transporter un fonctionnaire israélien qui avait été drogué. Entre autres abus scandaleux, on peut citer un incident récent, à l'occasion duquel les Britanniques ont pu voir sur leur écran de télévision une mission diplomatique sortir de ses locaux 48 lourdes valises diplomatiques, dont une ou plusieurs contenaient sans aucun doute l'arme ou les armes qui avaient servi quelques jours plus tôt à abattre une jeune femme de la police qui était affectée à la protection des locaux diplomatiques d'où les coups de feu avaient été tirés. On ne peut nier de tels faits, et il existe des preuves irréfutables de graves violations de l'obligation énoncée à l'article 32.

40. La majorité des Etats d'envoi respectent sans doute loyalement les restrictions imposées quant au contenu de la valise diplomatique, encore que quelques-uns permettent peut-être exceptionnellement que la valise serve à acheminer de la correspondance privée ou des articles qui ne peuvent guère être considérés comme étant destinés exclusivement à un usage officiel. Dans son cinquième rapport, le Rapporteur spécial donne quelques exemples de cette interprétation souple du principe en cause (*ibid.*, par. 66 à 68). Néanmoins, la Commission n'a pas à se préoccuper des contraventions mineures, qui sont bien peu de choses comparées aux graves abus tels que le transport illicite d'armes, de stupéfiants, de devises et autres objets qui menacent gravement l'ordre public de l'Etat de réception. Etant donné l'étendue de ces abus, on aurait tort de tempérer de quelque manière que ce soit le principe fondamental énoncé au paragraphe 1 de l'article 32.

41. Cette distinction entre les contraventions mineures et les abus graves vaut aussi pour le paragraphe 2 de l'article 32. Sir Ian note que bien que le Rapporteur spécial ait suggéré dans son quatrième rapport que la solution pourrait consister à imposer à l'Etat d'envoi l'obligation d'engager des poursuites et de prendre des sanctions contre les responsables de ces abus (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 288), il a indiqué, en présentant oralement les articles à l'examen (1830^e séance), qu'il était disposé à supprimer le dernier membre de phrase du paragraphe 2 de l'article 32, en raison des critiques qu'une disposition analogue avaient suscitées dans le contexte de l'article 20. Ce serait aussi bien. En effet, dans le cas d'abus graves, il se peut que des responsables de haut niveau de l'Etat d'envoi aient autorisé, voire ordonné ces abus, et dans ces conditions, il ne serait pas réaliste de supposer que des poursuites puissent jamais être engagées. Une disposition du genre de celle qui est proposée n'aurait aucun effet dissuasif sur ceux qui commettent des abus vraiment graves et serait considérée par la plupart des observateurs impartiaux comme de pure forme. Sir Ian sait donc gré au Rapporteur spécial d'avoir accepté aussi volontiers de supprimer cette disposition.

42. L'acceptabilité du projet d'article 33 dépend de celle des articles 35 à 39, auxquels l'article 33 se réfère et qui n'ont pas été encore examinés. Cela vaut aussi pour le paragraphe 1 du projet d'article 34, lequel, comme il a été suggéré, devrait peut-être faire référence aussi bien à l'article 32 qu'à l'article 31.

43. Les paragraphes 2 et 3 du projet d'article 34 semblent par trop détaillés, et le Comité de rédaction voudra peut-être envisager de supprimer la première phrase dans ces

deux paragraphes — auquel cas la deuxième phrase du paragraphe 3 pourrait être modifiée comme suit: «Les autorités compétentes de l'Etat de réception ou de l'Etat de transit facilitent le transport sûr et rapide de la valise diplomatique acheminée par d'autres moyens de transport, par voie terrestre, aérienne ou maritime.»

44. Etant donné le lien qui existe entre les articles 34 et 35, une autre solution serait de supprimer les paragraphes 2 et 3 de l'article 34 et d'amplifier l'article 35 de manière à préciser qu'il s'applique quel que soit le moyen adopté pour l'acheminement de la valise diplomatique.

45. M. LACLETA MUÑOZ félicite le Rapporteur spécial d'avoir fait montre de souplesse et d'avoir été réceptif aux suggestions qui ont été faites tant à la CDI qu'à la Sixième Commission de l'Assemblée générale. Cela est vrai en particulier pour le projet d'article 30, qui, dans sa version actuelle, reflète la pratique de plusieurs Etats, dont l'Espagne, qui confient le transport de la valise diplomatique non pas exclusivement au commandant d'un aéronef commercial ou d'un navire marchand, mais aussi à un membre habilité de l'équipage. D'aucuns ont dit que cette possibilité est prévue à l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques. C'est peut-être le cas si cette disposition est interprétée au sens large, mais ce ne l'est pas si elle l'est strictement: en effet, cette disposition stipule seulement que la valise peut être confiée «au commandant d'un aéronef commercial». Il n'est donc pas inutile de préciser que la valise peut être confiée aussi à un membre de l'équipage, notamment parce que la pratique — en Espagne au moins — est que les documents officiels pertinents ne sont pas remis au commandant ou établis à son nom, mais qu'ils sont remis au membre de l'équipage à qui la valise diplomatique est confiée. C'est ce membre de l'équipage qui remet la valise au fonctionnaire de la mission diplomatique qui doit en prendre possession. Le commandant de l'aéronef ou du navire ne joue aucun rôle, et l'Etat de réception ne sait pas si c'est le commandant ou une autre personne qui est chargé de transporter la valise et de la remettre à destination. Cela ne fait guère de différence parce que, comme le prévoit l'article 30, cette opération se passe à bord de l'aéronef commercial ou du navire marchand. En revanche, comme plusieurs membres de la Commission l'ont souligné, il importe grandement de prévoir de façon expresse et détaillée, comme cela est fait au paragraphe 4 de l'article 30, que le fonctionnaire chargé de prendre possession de la valise a librement accès à l'aéronef commercial ou au navire marchand.

46. En ce qui concerne le projet d'article 31, M. Lacleta Muñoz souscrit à plusieurs des observations qui ont été faites à son sujet. A son avis, cet article pourrait être simplifié. En effet, il n'est pas nécessaire de prévoir, comme on le fait au paragraphe 2, que les colis constituant la valise diplomatique doivent porter une indication visible de tout point intermédiaire ou point de transfert situé sur le trajet. En Espagne, il n'y a aucune obligation de ce genre. Par ailleurs, la disposition du paragraphe 3 pourrait être soit supprimée, soit rendue facultative, faute de quoi elle pourrait être interprétée comme signifiant que l'Etat d'envoi et l'Etat de réception sont tenus de conclure un accord fixant la taille ou le poids maximal de la valise diplomatique. De toute évidence, ils peuvent le faire s'ils le jugent bon, mais cela n'est pas nécessaire dans tous les cas.

47. Le paragraphe 1 du projet d'article 32 ne soulève aucune difficulté particulière pour M. Lacleta Muñoz, encore que sa terminologie doive être alignée sur celle de l'article 27 de la Convention de Vienne de 1961, le maintien de l'adverbe «exclusivement» n'ayant pas une grande importance. En revanche, le paragraphe 2 pose certains problèmes. Comme sir Ian Sinclair l'a fait observer, il donne l'impression que les abus de l'utilisation de la valise diplomatique qu'il s'agit de sanctionner sont commis à l'insu de l'Etat d'envoi et sont peut-être dus à la négligence. En réalité, les abus les plus graves sont ceux qui sont commis par l'Etat d'envoi lui-même. Celui-ci est tenu de se conformer aux obligations imposées par l'article 32, qu'il soit ou non tenu de prendre les mesures voulues pour poursuivre et punir les responsables des abus. Il est possible que l'Etat d'envoi ne punisse personne parce que c'est lui-même qui a commis l'abus. De l'avis de M. Lacleta Muñoz, ce paragraphe 2 n'a donc aucune efficacité. Il serait préférable de le supprimer et de régler cette question sur la base de la responsabilité de l'Etat pour manquement à ses obligations.

48. En ce qui concerne le projet d'article 33, M. Lacleta Muñoz souscrit sans réserve aux observations de sir Ian Sinclair. Il nourrit quelques hésitations au sujet du projet d'article 34. Tout d'abord, il est à son avis trop détaillé. Il n'est vraiment pas nécessaire de préciser que les conditions et normes requises aux fins de l'acheminement international de la valise diplomatique par le service postal doivent être conformes à la réglementation internationale établie par l'UPU ou doivent être fixées par des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les Etats ou leurs administrations postales. Cela signifie-t-il que ces accords doivent contenir des règlements spécifiques applicables à la valise diplomatique? M. Lacleta Muñoz ne le croit pas. Il interprète cette disposition comme signifiant que les conditions et normes requises doivent être conformes à tous les règlements relatifs à l'acheminement du courrier, la valise diplomatique expédiée par la poste n'étant somme toute qu'un colis postal, bien qu'elle bénéficie des privilèges et immunités voulus. En conséquence, comme d'autres membres de la Commission, il serait partisan soit de supprimer la première phrase des paragraphes 2 et 3 de l'article 34, soit de supprimer entièrement ces paragraphes en modifiant comme il convient le projet d'article 35. Car dans le fond, la valise diplomatique en tant que telle conserve son statut quel que soit le moyen par lequel elle est acheminée.

49. M. Lacleta Muñoz pense que le Comité de rédaction pourrait examiner certaines des questions soulevées.

50. M. JAGOTA souscrit de façon générale, quant au fond, aux dispositions à l'examen. Le Comité de rédaction pourrait régler les problèmes de forme à la lumière des suggestions qui ont été faites.

51. Au nombre des questions qui ont été soulevées figure la mention dans le projet d'article 30 d'un «membre habilité de l'équipage», qui n'apparaît pas dans les conventions de codification. On a dit qu'une telle mention serait conforme à la pratique des Etats, mais on a aussi fait observer que l'habilitation du membre de l'équipage serait sujette à examen, ce qui pourrait créer des difficultés. Puisqu'il s'agit en l'occurrence de laisser au commandant de l'aéronef ou du navire le soin d'habiliter le membre de l'équipage-

ge, il serait peut-être préférable de n'inclure dans l'article aucune mention expresse, mais de signaler la chose dans le commentaire.

52. Un autre point soulevé au cours du débat concerne la mention, au paragraphe 3 du projet d'article 31, de la taille ou du poids maximal de la valise diplomatique. Tous les membres sont d'accord sur l'objet de la disposition, qui est de prévenir une éventuelle utilisation abusive de la valise diplomatique, mais certains ont émis l'opinion que cette disposition serait peut-être mieux à sa place à l'article 32, relatif au contenu de la valise diplomatique, qu'à l'article 31. Néanmoins, comme l'ensemble de la question de la taille ou du poids maximal de la valise diplomatique risque de susciter beaucoup de controverses, il serait peut-être préférable de traiter de tous les abus éventuels à l'article 31. Ce serait là aussi le meilleur moyen de traiter de la question de l'inviolabilité, qui est directement liée au caractère confidentiel des informations — élément fondamental dans la promotion des relations amicales entre les Etats.

53. On a aussi dit que la disposition du paragraphe 3 de l'article 31, telle qu'elle est libellée, est contraignante. Mais on pourrait répondre que si une partie n'est pas d'accord, la règle supplétive s'appliquera — auquel cas il n'y aura pas de taille ou de poids maximal prescrit pour la valise diplomatique. Il semble donc de loin préférable de prévoir que les Etats intéressés régleront entre eux cette question. Dans cette optique, les mots «sera fixé d'un commun accord» ne semblent pas, selon M. Jagota, imposer une obligation: ils suggèrent plutôt que les Etats intéressés soient invités à conclure un accord en la matière.

54. Se référant au membre de phrase «objets destinés exclusivement à un usage officiel», au paragraphe 1 du projet d'article 32, M. Jagota se demande comment ces objets pourront être distingués des «objets destinés à l'usage officiel de la mission», dont il est question au paragraphe 1, al. a, de l'article 36 de la Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques. Par exemple, une machine à écrire destinée à l'usage officiel de la mission sera-t-elle expédiée par la valise diplomatique, ou sera-t-elle considérée comme relevant du paragraphe 1 de l'article 36 de la Convention de Vienne de 1961? C'est un point qu'il faut éclaircir. M. Jagota croit que, pour les raisons déjà avancées par d'autres membres de la Commission, il serait souhaitable de supprimer le dernier membre de phrase du paragraphe 2 de l'article 32, après les mots «autres que ceux qui sont visés au paragraphe 1».

55. Il a été suggéré de fondre ensemble les projets d'articles 34 et 35. Mais de l'avis de M. Jagota, l'article 35 est une disposition générale qui concerne tous les modes de transport de la valise diplomatique; s'il était fusionné avec l'article 34, il perdrait son caractère général. C'est là un point que le Comité de rédaction devrait examiner avec soin: s'il conclut qu'une disposition générale de ce genre ne présente aucun avantage particulier, les deux articles pourraient être fusionnés.

56. Les paragraphes 2 et 3 du projet d'article 34 visent à établir un équilibre entre l'application des règlements pos-

taux de l'UPU et l'obligation générale incombant à l'Etat de réception et à l'Etat de transit de faciliter l'acheminement de la valise diplomatique. Les aspects techniques des règlements de l'UPU pourraient soulever quelques difficultés quant à l'acheminement de la valise diplomatique, mais M. Jagota doute que la suppression de la mention relative à ces règlements permette de surmonter ces difficultés. Puisque la valise relevant de la catégorie visée n'est ni aussi secrète ni aussi importante que la valise accompagnée par un courrier diplomatique, la question qui fait l'objet des paragraphes 2 et 3 de l'article 34 pourrait peut-être être réglée en une seule phrase, auquel cas l'article 35 pourrait être maintenu.

57. Enfin, M. Jagota pense que le Comité de rédaction devrait examiner la place que l'article 36 occupe dans l'ensemble du projet d'articles.

58. M. OGISO appuie la proposition qui a été faite de supprimer dans le projet d'article 30 la mention du «membre habilité de l'équipage», parce que c'est le commandant et non le membre habilité de l'équipage à qui la valise aura pu être confiée qui sera probablement responsable de toute perte ou dommage.

59. M. Ogiso est aussi d'avis que le paragraphe 3 du projet d'article 31, qui est rédigé en des termes trop impératifs, devrait être supprimé. Il pense qu'en ce qui concerne la question de la taille ou du poids maximal il faudrait laisser se développer la pratique.

60. A propos des projets d'articles 31 et 32, M. Ogiso note que dans son quatrième rapport le Rapporteur spécial présente une liste détaillée de ce que peut contenir la valise diplomatique (A/CN.4/374 et Add.1 à 4, par. 280). Il saurait gré au Rapporteur spécial de bien vouloir lui indiquer la source de son interprétation, qui devrait être mentionnée dans le commentaire ou dans le rapport final. Les articles 31 et 32 étant étroitement liés à l'article 36, et en particulier avec la question de l'utilisation abusive de la valise, M. Ogiso aimerait aussi savoir si, au paragraphe 1 de l'article 32, le membre de phrase «destinés exclusivement à un usage officiel» s'applique, comme il le croit, aux «documents ou objets».

61. Par ailleurs, pour éviter toute utilisation abusive de la valise, il serait peut-être souhaitable de recommander que la correspondance officielle et autres documents et objets destinés à un usage officiel soient contenus dans des valises distinctes. Cette division faciliterait la conclusion d'accords sur les méthodes d'inspection à appliquer. M. Ogiso aimerait savoir si cette possibilité n'a jamais été envisagée auparavant.

62. Enfin, M. Ogiso suggère que les articles 31 et 32 soient examinés en conjonction avec l'article 36, puisque, à son avis, il faut envisager la question de la prévention des utilisations abusives de la valise diplomatique sous deux angles: celui de l'inviolabilité et celui de la procédure pratique.

La séance est levée à 18 h 5.