

NATIONS UNIES

ASSEMBLEE
GENERALE



Distr.
LIMITEE
A/C.6/L.378
25 octobre 1956
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Onzième session
SIXIEME COMMISSION

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL
SUR LES TRAVAUX DE SA HUITIEME SESSION

Guide-répertoire des articles relatifs au droit
de la mer adoptés par la Commission du droit
international à sa huitième session

(rédigé par le Secrétariat)

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	1
ARTICLES RELATIFS AU DROIT DE LA MER	7
PREMIERE PARTIE. LA MER TERRITORIALE	7
SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES	7
Article 1er : Caractère juridique de la mer territoriale.	7
Article 2 : Caractère juridique de l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, du sol et du sous-sol de cette mer	9
SECTION II. ETENDUE DE LA MER TERRITORIALE	10
Article 3 : Largeur de la mer territoriale	10
Article 4 : Ligne de base normale	19
Article 5 : Lignes de base droites	24
Article 6 : Limite extérieure de la mer territoriale ..	30
Article 7 : Baies	32
Article 8 : Ports	38
Article 9 : Rades	39
Article 10 : Iles	41
Article 11 : Rochers ou fonds couvrants et découvrants .	45
Article 12 : Délimitation des mers territoriales dans les détroits ou dans d'autres cas de côtes opposées	47
Article 13 : Délimitation de la mer territoriale à l'embouchure d'un fleuve	52
Article 14 : Délimitation des mers territoriales de deux Etats limitrophes	54
SECTION III. DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF	56
Sous-section A. Règles générales	56
Article 15 : Signification du droit de passage inoffensif	56
Article 16 : Devoirs de l'Etat riverain	60
Article 17 : Droits de protection de l'Etat riverain ...	63
Article 18 : Devoirs des navires étrangers pendant le passage	67

/...

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Pages</u>
Sous-section B. Navires de commerce	69
Article 19 : Taxes à percevoir sur les navires étrangers	69
Article 20 : Arrestation à bord d'un navire étranger ..	70
Article 21 : Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile	72
Sous-section C. Navires d'Etat autres que les navires de guerre	76
Article 22 : Navires d'Etat affectés à des fins commerciales	76
Article 23 : Navires d'Etat affectés à des fins non commerciales	79
Sous-section D. Navires de guerre	81
Article 24 : Passage (des navires de guerre)	81
Article 25 : Inobservation des règles (par les navires de guerre)	86
DEUXIEME PARTIE. LA HAUTE MER	88
SECTION I. REGIME GENERAL	88
Article 26 : Définition de la haute mer	88
Article 27 : Liberté de la haute mer	89
Sous-section A. Navigation	90
Article 28 : Droit de navigation	90
Articles 29 à 31 : Nationalité des navires; statut des navires; navires naviguant sous deux pavillons	91
Article 32 : Immunité des navires de guerre	100
Article 33 : Immunité des autres navires d'Etat	102
Article 34 : Sécurité de la navigation	105
Article 35 : Compétence pénale en cas d'abordage	110
Article 36 : Devoir d'assistance	116
Article 37 : Traite des esclaves	120
Articles 38 à 45 : Piraterie	128
Article 46 : Droit de visite	143
Article 47 : Droit de poursuite	145
Article 48 : Pollution de la haute mer	153

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Pages</u>
Sous-section B. Pêche	155
Articles 49 à 59 : Droit de la pêche; conservation des ressources biologiques de la haute mer	155
Article 60 : Pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol	172
Sous-section C. Câbles et pipe-lines sous-marins	176
Articles 61 à 65 : Câbles et pipe-lines sous-marins	176
SECTION II. ZONE CONTIGUE	184
Article 66 : Zone contiguë	184
SECTION III. PLATEAU CONTINENTAL	188
Articles 67 et 68 : (Définition du "plateau continental" et droits de l'Etat riverain sur le plateau continental)	188
Article 69 : (Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes ni à celui de l'espace aérien)	197
Article 70 : (Câbles sous-marins sur le plateau continental)	199
Article 71 : (Installations sur le plateau continental).	201
Article 72 : (Délimitation du plateau continental)	205
Article 73 : (Différends relatifs au plateau continental)	210

ANNEXES

Annexe A : Articles concernant le droit de la mer élaborés par la Commission du droit international, avec l'indication des séances de la Commission principalement consacrées aux questions traitées dans ces articles.

Annexe B : Articles concernant le droit de la mer élaborés par la Commission du droit international, avec l'indication des documents où figurent les observations des gouvernements sur les projets d'articles et les articles provisoires adoptés par la Commission à ses différentes sessions.



INTRODUCTION

1. A sa huitième session, qui s'est tenue du 23 avril au 4 juillet 1956 à l'Office européen des Nations Unies, à Genève, Suisse, la Commission du droit international a adopté 73 articles relatifs au droit de la mer. Le texte de ces articles figure dans le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa huitième session du 23 avril au 4 juillet 1956^{1/}. On trouve également dans ce rapport un exposé général des travaux qui ont précédé l'adoption desdits articles.
2. Dans son rapport, la Commission a recommandé, conformément à l'article 23, paragraphe 1, alinéa d), de son statut, que "l'Assemblée générale procède à la convocation d'une conférence internationale de plénipotentiaires, chargée d'examiner le droit de la mer en tenant compte non seulement des aspects juridiques mais aussi techniques, biologiques, économiques et politiques de ce problème, et de consacrer le résultat de ses travaux dans une ou plusieurs conventions internationales ou autres instruments qu'elle jugera appropriés"^{2/}.
3. Le présent guide-répertoire a pour objet de faciliter la compréhension des 73 articles relatifs au droit de la mer que la Commission du droit international a récemment adoptés. Comme on l'a indiqué plus haut, la Commission a donné elle-même dans son rapport un historique des travaux qui ont précédé l'adoption de ces articles. Elle y a fait figurer en outre des commentaires plus détaillés qui expliquent dans une certaine mesure les conditions dans lesquelles chaque article a été adopté.
4. On s'est efforcé dans toute la mesure du possible de ne pas répéter dans le présent document les indications qui se trouvent déjà dans le rapport de la Commission, soit dans la partie introductive, soit dans les commentaires relatifs aux divers articles. On s'est attaché surtout à rappeler et à analyser les différentes phases de l'élaboration des articles finalement adoptés. On l'a fait en reproduisant et en comparant les textes proposés, de temps à autre, par le

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, onzième session, Supplément No 9 (A/3159).

2/ Ibid., par. 28.

rapporteur spécial^{1/}, ainsi que les projets d'articles adoptés par la Commission elle-même durant la phase préparatoire de ses travaux.

5. En préparant ce guide-répertoire, le Secrétariat s'est souvenu que, si la Conférence pour la codification du droit international, qui s'est tenue à La Haye du 13 mars au 12 avril 1930, n'avait pu aboutir à aucun résultat sur la question de l'étendue de la mer territoriale, l'accord s'était cependant réalisé provisoirement à l'époque sur un certain nombre de points touchant le régime juridique de cette mer. Etant donné ce fait, que la Commission elle-même a reconnu, le Secrétariat a estimé judicieux d'inclure dans le présent guide, quand il convient, certains des textes que la Conférence de 1930 avait adoptés ou dont elle avait recommandé l'adoption^{2/}.

6. On donne également dans le guide-répertoire le texte de divers documents (conventions internationales, rapports d'organismes internationaux, etc.) qui sont mentionnés par le rapporteur spécial ou par la Commission.

7. Le Secrétariat a tenu compte, chaque fois qu'il lui a été possible de le faire, de la suggestion formulée par le Gouvernement d'Israël dans ses observations sur le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale adoptés par la Commission du droit international à sa septième session (2 mai - 8 juillet 1955). Cette suggestion était la suivante :

^{1/} Au cours de sa première session (1949), la Commission du droit international a dressé une liste provisoire des matières dont elle jugeait la codification nécessaire et possible. Cette liste comprenait le régime de la haute mer et celui de la mer territoriale. La Commission a inclus le régime de la haute mer parmi les sujets auxquels elle donnait la priorité et a désigné M. J.P.A. François comme rapporteur spécial pour cette question. Ensuite, conformément à une recommandation contenue dans la résolution 374 (IV) de l'Assemblée générale, la Commission a décidé à sa troisième session (1951) de commencer l'étude du régime de la mer territoriale et a nommé également M. François rapporteur spécial pour cette matière.

^{2/} Il ne faut pas oublier non plus que M. J.P.A. François était le rapporteur de la Deuxième Commission de la Conférence de 1930. Or, c'est cette Commission qui était chargée d'étudier la question de la mer territoriale.

"Le Gouvernement d'Israël estime qu'il serait utile, aussi bien lors de l'examen du projet définitif élaboré par la Commission et qui sera inscrit à l'ordre du jour provisoire de la onzième session de l'Assemblée générale, que lors de toutes autres discussions qui pourraient s'instituer ultérieurement, que le rapport de la Commission, ou tout document préparé par le Secrétariat pour accompagner ce rapport, expose en détail et de façon circonstanciée l'historique complet de chaque article avec son commentaire; on pourrait y joindre une étude chronologique des différents projets et des propositions s'y rapportant, qui ont été présentés au cours des délibérations de la Commission, qu'il s'agisse de ceux qui ont été adoptés par elle et sont reproduits dans les rapports sur les sessions annuelles, ou de ceux qui n'ont pas été adoptés. Ce résumé synoptique devrait, en outre, contenir d'abondantes références aux comptes rendus analytiques et à la documentation utilisée par la Commission lors de sa huitième session ou de toute session antérieure au cours de laquelle un point donné a été examiné. A cet égard, le Gouvernement d'Israël estime également que ce rapport aurait une plus grande valeur scientifique et politique s'il était possible d'y inclure des références analogues en ce qui concerne les travaux de la Conférence pour la codification du droit international, qui a eu lieu à La Haye en 1950. La documentation relative aux années un peu reculées étant assez difficile à consulter, les divers organes intéressés se doivent de fournir quelques renseignements pouvant y suppléer ^{1/}".

8. Le guide-répertoire se compose d'une partie principale et de deux annexes. Dans la partie principale, on trouvera d'abord les articles que la Commission du droit international a adoptés en 1956, à sa huitième session. En règle générale, les différents articles sont présentés l'un après l'autre. Cependant, on a parfois jugé plus commode de grouper plusieurs articles consécutifs. C'est le cas notamment des articles 29 à 31, 38 à 45, 49 à 59, 61 à 65 et 67 à 78. Qu'ils soient séparés ou groupés, tous figurent sous la rubrique "projet de 1956".
9. Sous chaque article (ou groupe d'articles) reproduit dans la partie principale du guide, on trouvera également, aux fins de comparaison, les textes proposés à différents stades par le rapporteur spécial ainsi que les projets d'articles adoptés par la Commission au cours de la phase préparatoire de ses travaux. Les raisons des modifications apportées aux textes sont brièvement exposées. On y a ajouté le texte de divers documents internationaux (conventions internationales, rapports

^{1/} A/CN.4/99/Add.1, p. 25. On trouvera dans le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session du 2 mai au 8 juillet 1955 (Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément No 9 (A/2934)) le texte du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale sur lesquels portaient les observations du Gouvernement d'Israël.

d'organismes internationaux, etc.) que le rapporteur spécial ou la Commission ont mentionnés à propos de la rédaction d'un article ou d'un groupe d'articles donné. Tous ces textes figurent sous la rubrique : "Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées".

10. Enfin, chaque fois que cela s'est révélé nécessaire, on a inséré dans la partie principale du guide-répertoire certains textes tirés des documents de la Conférence de 1930. Sous la rubrique "Projet correspondant de 1930" sont reproduits, suivant le cas, les textes de projets rédigés par la première Sous-Commission de la Deuxième Commission et provisoirement approuvés par cette dernière, et les textes de propositions présentées par la deuxième Sous-Commission de la Deuxième Commission. Ils s'accompagnent, le cas échéant, des observations jugées particulièrement pertinentes de la Commission elle-même ou des Sous-Commissions.

11. L'annexe est conçue de telle manière que l'on puisse retrouver immédiatement l'indication des séances au cours desquelles la Commission du droit international a examiné les questions traitées dans les divers articles finalement adoptés. L'annexe est divisée en deux colonnes. Dans la colonne de gauche figure le numéro des articles (ou des groupes d'articles)^{1/} adoptés par la Commission. Dans la colonne de droite figure le numéro des séances de la Commission qui ont été consacrées principalement aux questions traitées dans ces articles (ou groupes d'articles). Ainsi, en se référant à l'annexe et en se reportant aux comptes rendus des séances pertinentes, le lecteur devrait pouvoir se faire une idée plus exacte de la façon dont la Commission est parvenue à adopter le texte final de chaque article.

12. L'annexe B du guide-répertoire permet de retrouver rapidement les documents où figurent les observations des gouvernements sur les projets d'articles et les articles provisoires adoptés par la Commission à ses différentes sessions. Ainsi que l'indique la Commission du droit international dans le rapport sur les travaux de sa huitième session, ces observations ont fait l'objet d'une étude attentive, tant de sa part que de celle du rapporteur spécial. On peut donc dire que les observations des gouvernements sont à la base de la rédaction des soixante-treize

^{1/} Pour la commodité, certains articles ont été groupés dans l'annexe exactement comme ils le sont dans la partie principale.

articles relatifs au droit de la mer finalement adoptés par la Commission, au même titre que les rapports du rapporteur spécial, y compris la documentation qu'il mentionne, et les propres débats de la Commission. L'objet de l'annexe B est de permettre au lecteur de s'y reporter plus aisément.

13. Certains gouvernements ont formulé, soit sur l'ensemble des projets d'articles, soit pour certains groupes d'articles, des observations d'un caractère si général qu'il n'a pas été possible de les rattacher à tel ou tel article^{1/}. Pour bien saisir la portée des observations des gouvernements, il est essentiel de les considérer dans leur ensemble. Ce n'est donc que pour la commodité qu'on les a mentionnées à l'annexe B à propos de certains articles.

14. En plus des observations des gouvernements sur les divers projets adoptés par la Commission, qui se trouvent mentionnées à l'annexe B, il convient de signaler le document A/CN.4/19, du 23 mars 1950, qui contient les communications reçues de dix gouvernements en réponse à la demande formulée par la Commission du droit international en 1949, lors de sa première session; la Commission avait en effet invité tous les gouvernements des Etats Membres des Nations Unies à lui fournir les textes de lois, décrets, décisions judiciaires, traités, correspondance diplomatique et autres documents relatifs aux trois matières à codifier auxquelles elle avait décidé d'accorder la priorité et parmi lesquelles figurait le régime de la haute mer. Il convient également d'indiquer, comme référence, le document A/CN.4/100, du 13 mars 1956, intitulé "Observations des organisations intergouvernementales sur les articles concernant la pêche qui figurent dans le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer adopté par la Commission du droit international à sa septième session"^{2/}.

^{1/} C'est le cas, par exemple, des observations du Gouvernement de l'Autriche (A/CN.4/99/Add.1, p. 10), du Gouvernement du Népal (A/CN.4/99/Add.6) et du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique (A/CN.4/99/Add.1, p. 21, concernant le chapitre premier du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale).

^{2/} En réalité, ce document ne contient que les observations de la Commission internationale des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest.

15. En consultant les annexes A et B, il faut tenir compte des considérations ci-après :

- i) Le numérotage des divers articles est celui qui a été adopté par la Commission du droit international à sa huitième session (A/3159). Cependant, les projets d'articles ont fréquemment changé de numéro au cours des travaux préparatoires.
- ii) Non seulement les numéros ont changé, mais le texte des projets d'articles a été profondément modifié de temps à autre, tant pour la forme que pour le fond.
- iii) En ce qui concerne certaines questions, les membres de la Commission au cours de leurs délibérations et les gouvernements dans leurs observations ont eu naturellement tendance à sortir des limites du texte des articles considérés. Cela s'est produit, notamment, dans le cas de l'article 47 (Droit de poursuite) et de l'article 66 (Zone contiguë); des articles 49 à 59 (Droit de la pêche), de l'article 60 (Pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol); de l'article 66 (Zone contiguë) et des articles 67 et 68 (Définition du "plateau continental" et déclaration des droits de l'Etat riverain sur le plateau continental).

Pour toutes ces raisons, la liste de références donnée à l'annexe A et à l'annexe B n'a qu'une valeur approximative.

ARTICLES RELATIFS AU DROIT DE LA MER

PREMIERE PARTIE

LA MER TERRITORIALE

SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES

Caractère juridique de la mer territoriale

Article premier

Projet de 1956

1. La souveraineté d'un Etat s'étend à une zone de mer adjacente aux côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.
2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les articles qui suivent et par d'autres règles du droit international.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'élaboration de cet article a soulevé peu de problèmes importants. Il est à remarquer cependant que, dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait présenté deux projets d'articles, ainsi conçus :

Article premier. Dénomination de la mer territoriale. Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée sous le nom de mer territoriale.

Article 2. Caractère juridique de la mer territoriale. La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par le droit international.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial avait modifié l'article 2 comme suit :

La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par ce règlement et par les autres règles du droit international.

En 1954 (A/2693), la Commission a fondu ces deux projets d'articles en un seul, ainsi rédigé :

Article premier. Caractère juridique de la mer territoriale

1. La souveraineté de l'Etat s'étend à une zone de mer adjacente aux côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.
2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les règles qui suivent et par d'autres règles du droit international.

En 1955 (A/2934) et en 1956 (A/3159), la Commission n'a apporté au texte de cet article que de légères modifications de rédaction. Si l'on compare avec les projets plus récents le premier projet du rapporteur spécial, où la définition de l'expression "mer territoriale" était donnée indépendamment de la clause relative au caractère juridique de la mer territoriale, on constate une tendance à traiter les deux questions comme s'il ne s'agissait que d'une seule.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I^{1/}, article premier)

Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée dans cette Convention sous le nom de mer territoriale.

La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente Convention et par les autres règles du droit international.

^{1/} On se réfère au rapport de la Deuxième Commission de la Conférence pour la codification du droit international, qui s'est tenue à La Haye en mars et avril 1930. (Actes de la Conférence pour la codification du droit international tenue à La Haye du 13 mars au 12 avril 1930, Volume I (séances plénières), Annexe 10. Document de la Société des Nations C.351.M.145.1930.V). Le rapport de la Deuxième Commission comprend quatre appendices. A l'appendice I figure le texte de treize articles relatifs au régime juridique de la mer territoriale. L'appendice II contient le rapport de la deuxième Sous-Commission concernant la ligne de base, les baies, les ports, les rades, les îles, les groupes d'îles, les détroits, le passage de navires de guerre dans les détroits et la délimitation de la mer territoriale à l'embouchure d'un fleuve. Dans l'appendice III est reproduit un extrait du compte rendu provisoire de la treizième séance tenue le jeudi 3 avril 1930 par la Deuxième Commission, au cours de laquelle les diverses délégations ont fait connaître leur opinion sur l'étendue de la mer territoriale, sans procéder à un vote; il était entendu qu'il ne s'agissait de leur part que d'une opinion toute provisoire et non pas d'une opinion catégorique ou définitive. A l'appendice IV on trouve le texte de la résolution concernant la continuation des travaux sur les questions afférentes aux eaux territoriales.

Caractère juridique de l'espace aérien au-dessus de la mer
territoriale, du sol et du sous-sol de cette mer

Article 2

Projet de 1956

La souveraineté de l'Etat riverain s'étend aussi à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au sol recouvert par cette mer et à son sous-sol.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'élaboration de cet article a soulevé peu de problèmes importants. Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial ne mentionnait pas l'espace aérien; sous le titre "Caractère juridique du sol et du sous-sol", il avait proposé le texte suivant (article 3) :

1. Le territoire de l'Etat riverain comprend aussi le sol recouvert par la mer territoriale, ainsi que le sous-sol.
2. Les dispositions du présent Règlement ne portent pas atteinte aux conventions et autres règles du droit international relatives à l'exercice de la souveraineté dans ces domaines.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a mentionné l'espace aérien et modifié le titre de l'article comme suit : "Caractère juridique de l'air, du sol et du sous-sol". Il proposait de rédiger l'article comme suit :

Le territoire de l'Etat riverain comprend aussi l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale ainsi que le sol recouvert par cette mer et le sous-sol.

En 1954 (A/2693), la Commission a approuvé le titre et le texte de l'article sous leur forme actuelle, et ils n'ont pas été modifiés en 1955 (A/2934).

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 2)

Le territoire de l'Etat riverain comprend aussi l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale, ainsi que le sol recouvert par cette mer et le sous-sol.

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions et aux autres règles du droit international relatives à l'exercice de la souveraineté dans ces domaines.

SECTION II. ETENDUE DE LA MER TERRITORIALE

Largeur de la mer territoriale

Article 3

Projet de 1956

1. La Commission reconnaît que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la délimitation de la mer territoriale.
2. La Commission estime que le droit international ne permet pas l'extension de la mer territoriale au-delà de douze milles.
3. La Commission, sans prendre aucune décision quant à la largeur de la mer territoriale en deçà de cette limite, constate, d'une part, que beaucoup d'Etats ont établi une largeur supérieure à trois milles, et, d'autre part, que beaucoup d'Etats ne reconnaissent pas une telle largeur lorsque leur mer territoriale a une largeur moindre.
4. La Commission estime que la largeur de la mer territoriale doit être fixée par une conférence internationale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Comme en 1950, cette question s'est révélée une des plus difficiles. A tel point que, dans le texte même de l'article, la Commission est en fait obligée de reconnaître que, ne pouvant prendre de décision ferme sur la question, elle "estime que la largeur de la mer territoriale doit être fixée par une conférence internationale". Dans son premier rapport (A/CN.4/55), le rapporteur spécial a proposé que l'article 4 soit rédigé comme suit :

La largeur de la zone de mer désignée dans l'article premier sera fixée par l'Etat riverain, mais elle ne saurait dépasser six milles marins.

Se fondant sur une étude de la législation actuellement en vigueur, telle qu'elle a été recueillie notamment par le Secrétariat, le rapporteur spécial a dit qu'il croyait devoir constater qu'une proposition de fixer la largeur à trois milles n'aurait aucune chance d'aboutir; l'accord sur cette distance, soit de lege lata, soit de lege ferenda lui semblait exclu. Le rapporteur spécial estimait cependant que "le problème exige néanmoins une solution, car, en laissant à chaque Etat la liberté absolue de fixer lui-même l'étendue de sa mer territoriale, on affecterait,

d'une manière inadmissible, le principe de la liberté de la mer". En conséquence, il suggérerait, à titre de compromis, une largeur de six milles, tout en admettant que cette proposition se heurterait, d'une part, à l'opposition des Etats qui sont partisans de la règle des trois milles et, d'autre part, à celle des Etats qui réclament une étendue dépassant les six milles.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a proposé, toujours pour l'article 4, un texte plus détaillé qui est ainsi conçu :

1. La largeur de la mer territoriale sera fixée par l'Etat riverain, mais elle ne saurait dépasser douze milles marins à partir de la ligne de base de la mer territoriale.

2. Le libre passage dans la mer territoriale est sauvegardé dans les conditions prévues par ce règlement.

3. Des droits exclusifs en faveur des ressortissants de l'Etat riverain en ce qui concerne la pêche ne peuvent être réclamés par l'Etat riverain que jusqu'à une distance de trois milles marins à partir de la ligne de base de la mer territoriale. Au-delà de cette limite de trois milles marins, la pêche dans la mer territoriale peut être soumise par l'Etat riverain à une réglementation ayant pour seul but la protection des richesses de la mer. Aucune discrimination ne doit être faite au détriment des ressortissants des Etats étrangers.

4. En cas de contestation de la légitimité des mesures prises à cet effet, le différend sera soumis à une procédure internationale de conciliation et, faute d'accord, à l'arbitrage.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a modifié cette proposition de telle sorte que l'article serait rédigé comme suit :

1. La largeur de la mer territoriale sera de trois milles marins à partir de la ligne de base de cette mer.

2. Cependant, l'Etat riverain est autorisé à étendre, sous réserve des conditions ci-après énumérées, la mer territoriale jusqu'à une limite de douze milles au maximum de sa ligne de base :

- a) Le libre passage dans toute l'étendue de la mer territoriale est sauvegardé dans les conditions prévues par ce règlement.
- b) Des droits exclusifs en faveur des ressortissants de l'Etat riverain en ce qui concerne la pêche ne peuvent être réclamés par l'Etat riverain que jusqu'à une distance de trois milles marins à partir de la ligne de base de la mer territoriale. Au-delà de cette limite de trois milles marins, la pêche dans la mer territoriale peut être soumise par l'Etat riverain à une réglementation ayant pour seul but la protection des richesses de la mer.

Aucune discrimination ne doit être faite au détriment des ressortissants des Etats étrangers.

En cas de contestation de la légitimité des mesures prises à cet effet, le différend sera soumis à une procédure internationale de conciliation et, faute d'accord, à l'arbitrage.

Dans son rapport de 1954 (A/2693), la Commission a résumé la question de la manière suivante :

68. En ce qui concerne la largeur de la mer territoriale, des opinions divergentes ont été émises au cours des débats de la Commission lors de ses différentes sessions. Il a été notamment suggéré :

- 1) D'adopter une limite uniforme respectivement de trois, quatre, six ou douze milles;
- 2) De fixer la largeur de la mer territoriale à trois milles, tout en autorisant l'Etat riverain à exercer jusqu'à une distance de douze milles les droits attribués par la Commission du droit international dans les zones contiguës;
- 3) De fixer la largeur de la mer territoriale à trois milles, tout en autorisant l'Etat riverain à étendre cette limite à douze milles sous les conditions suivantes :
 - i) Le libre passage dans toute l'étendue est sauvegardé;
 - ii) Des droits exclusifs en faveur des ressortissants de l'Etat riverain en ce qui concerne la pêche, ne peuvent être réclamés par l'Etat riverain que jusqu'à une distance de trois milles marins à

partir de la ligne de base de la mer territoriale. Au-delà de cette limite de trois milles marins, la pêche dans la mer territoriale peut être soumise par l'Etat riverain à une réglementation ayant pour seul but la protection des richesses de la mer.

- 4) De reconnaître que la largeur de la mer territoriale peut être fixée par chaque Etat à une distance entre trois et douze milles;
- 5) D'adopter une limite uniforme pour les Etats riverains situés autour d'une même mer, ou dans une même partie du monde;
- 6) De fixer une limite différente pour les divers Etats, en tenant compte des circonstances spéciales de chaque cas et des droits historiques;
- 7) De prendre comme base de la largeur de la mer territoriale la superficie de la mer se trouvant au-dessus de son plateau continental;
- 8) De reconnaître que la largeur de la mer territoriale dépend de facteurs différents et variant d'un cas à l'autre, et d'accepter que chaque Etat riverain possède le droit de fixer lui-même la largeur de la mer territoriale en considération de ses besoins;
- 9) De proposer que la largeur de la mer territoriale qui n'est pas encore déterminée par des conventions spéciales soit fixée par une conférence diplomatique convoquée à cette fin.

69. La Commission s'est rendu compte que chacune de ces solutions se heurtera à l'opposition de plusieurs Etats. D'autre part, il sera impossible d'arriver à un accord si nul n'est prêt à faire des concessions.

70. Dans ces conditions, la Commission sera grandement aidée si les gouvernements veulent bien joindre à leurs observations sur le projet d'articles élaborés par la Commission leur avis sur la solution de la question de la largeur de la mer territoriale. La Commission espère que les réponses des gouvernements lui permettront de formuler plus aisément des propositions concrètes à cet égard.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté pour l'article 3 le texte suivant :

1. La Commission reconnaît que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la limitation traditionnelle de la mer territoriale à trois milles.

2. La Commission estime que le droit international ne justifie pas l'extension de la mer territoriale au-delà de douze milles.

3. La Commission, sans prendre aucune décision quant à la largeur de la mer territoriale en deçà de cette limite, considère que le droit international n'oblige pas les Etats à reconnaître une largeur dépassant les trois milles.

La Commission a aussi demandé l'avis des gouvernements. Un certain nombre de gouvernements ont soutenu que les paragraphes 2 et 3 étaient contradictoires. Mais, d'après le rapport de la Commission en 1956 (A/3159), les observations faites par les gouvernements "ont démontré une grande divergence d'opinions, et la même divergence a été constatée au sein de la Commission". La Commission a examiné en 1956 un certain nombre de propositions, notamment les suivantes :

- i) Il appartiendrait à chaque Etat riverain de fixer, dans l'exercice de ses pouvoirs souverains, la largeur de la mer territoriale;
- ii) Chaque Etat riverain aurait le droit d'étendre la largeur de la mer territoriale, jusqu'à douze milles;
- iii) Chaque Etat riverain aurait le droit d'étendre la largeur de la mer territoriale jusqu'à douze milles à condition que cette extension se justifie soit par un long usage, soit par les intérêts légitimes de l'Etat, compte tenu des intérêts des autres Etats au maintien de la liberté de la haute mer et de la largeur généralement appliquée dans la région; et à condition qu'en cas de litige, la question soit, à la demande de l'une des parties, soumise à la Cour internationale de Justice.
- iv) Chaque Etat riverain pourrait fixer pour la mer territoriale, selon ses besoins économiques et stratégiques, une largeur comprise entre trois et douze milles, sous réserve de la reconnaissance de cette largeur par les Etats qui ont une mer territoriale moins large;
- v) La largeur de la mer territoriale serait de trois milles, mais une plus grande largeur pourrait être reconnue si elle se basait sur le droit coutumier.

Aucune de ces propositions n'a obtenu la majorité et la Commission a fini par adopter le texte de l'article sous sa forme actuelle. La Commission a expliqué qu'elle préférerait la réunion d'une conférence diplomatique à l'adoption d'une règle suivant laquelle tous les différends concernant la largeur de la mer territoriale devraient être soumis à la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice. La Commission a précisé à cet égard qu'"elle n'a pas voulu déléguer une fonction essentiellement législative à un organe judiciaire qui, en outre, ne saurait rendre des décisions liant d'autres Etats que les parties en cause".

Projet correspondant de 1930. Le passage suivant est emprunté au rapport de la Deuxième Commission :

... Les discussions de la Commission ont démontré que tous les Etats admettent le principe de la liberté de la navigation maritime. Sur ce point, il n'existe pas de divergences. La liberté de la navigation est d'une importance capitale pour tous les Etats; dans leur propre intérêt, ils doivent favoriser par tous les moyens possibles l'application de ce principe.

D'autre part, on a reconnu que le droit international attribue à chaque Etat riverain la souveraineté sur une zone baignant la côte; elle doit être considérée comme indispensable à la protection des intérêts légitimes des Etats. La zone de mer territoriale forme une partie du territoire de l'Etat; la souveraineté que l'Etat y exerce ne diffère point, de par sa nature, du pouvoir exercé sur le domaine terrestre.

Cette souveraineté est d'ailleurs limitée par les conditions fixées par le droit international, et c'est précisément à cause de l'intérêt universel que présente la liberté de la navigation pour toute la communauté internationale, que le passage inoffensif à travers les eaux territoriales a été généralement reconnu.

Sur ces idées, on a pu constater un accord parmi les délégations. Quant à l'étendue, cependant, de la zone où la souveraineté de l'Etat devrait être reconnue, des divergences de vues assez considérables se sont révélées. Elles trouvent leur origine, en grande partie, dans les conditions différentes d'ordre géographique et économique dans les divers Etats et parties du monde.

Certaines délégations se sont d'autre part préoccupées des conséquences indirectes que pourraient avoir, à leur avis, les règles adoptées pour le temps de paix sur le régime de neutralité en temps de guerre.

La Commission s'est abstenue de se prononcer sur la question de savoir si le droit international en vigueur reconnaît ou non l'existence d'une largeur déterminée de la zone de mer territoriale. La Commission, en présence des points de vue divergents à ce sujet, a préféré, conformément aux directives données par la Conférence, ne pas s'exprimer sur la question de savoir ce qui devrait être considéré comme le droit existant, mais concentrer ses efforts afin de parvenir à un accord qui fixerait, pour l'avenir, l'étendue de la mer territoriale. Elle regrette de devoir constater que ces efforts n'ont pas abouti.

Le Comité préparatoire avait préconisé, comme base de discussion, le système suivant :

1. Fixation de l'étendue de la mer territoriale à trois milles;
2. Reconnaissance, au profit de certains Etats expressément désignés, d'eaux territoriales plus étendues;
3. Acceptation d'une zone sur la haute mer contiguë aux eaux territoriales, où l'Etat riverain pourrait prendre les mesures de contrôle nécessaires, en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales, soit les contraventions à ses lois de police douanière ou sanitaire, soit les atteintes à sa sûreté de la part de navires étrangers. Ces mesures de contrôle ne pourraient être prises au-delà de douze milles marins de la côte^{1/}.

La Commission n'a pu se rallier à ce système : chacun de ces trois points, tour à tour, a soulevé des objections de la part de certaines délégations.

La fixation de l'étendue à trois milles s'est heurtée à la résistance de ces Etats qui soutiennent qu'une règle de droit fixant l'étendue de trois milles n'existe pas, et qui sont d'avis que leurs intérêts nationaux exigent l'adoption d'une plus grande largeur. La reconnaissance d'une plus grande

^{1/} Sur la question de la zone contiguë, voir ci-après sous l'article 66.

zone, spécialement au profit de ces Etats et à eux seuls, a soulevé des objections de deux côtés : d'une part, il y avait des Etats qui n'étaient pas disposés à reconnaître des exceptions à la règle des trois milles; d'autre part, les Etats en question eux-mêmes étaient d'avis que l'adoption d'une pareille règle serait arbitraire, et ne désiraient pas se contenter d'une situation spéciale attribuée par voie conventionnelle. L'idée énoncée au troisième point, à savoir l'acceptation d'une zone contiguë, a trouvé un assez grand nombre de partisans, mais n'a pu servir comme terrain d'entente entre les diverses parties.

La première question qui se posait était de savoir quels seraient les droits qui appartiendraient aux Etats riverains dans cette zone. Les partisans de l'idée en question envisageaient en premier lieu l'exercice de la police douanière dans une bande de mer, dont l'étendue serait fixée à douze milles à partir de la côte. Il allait de soi que la liberté des Etats de se reconnaître mutuellement, par voie d'accords, des droits spéciaux ou généraux dans une zone plus étendue - par exemple pour empêcher la pollution des eaux - ne serait point affectée. D'autres Etats, cependant, étaient d'avis qu'en matière douanière, la conclusion d'accords bilatéraux ou régionaux serait préférable à la conclusion de conventions collectives, et cela en vue des circonstances spéciales qui seraient propres à chaque cas. Ces Etats s'opposaient à la reconnaissance à l'Etat riverain de tout droit d'exercer un contrôle douanier ou autre sur la haute mer, au-delà de la mer territoriale, à moins que ce droit ne découlât d'une convention conclue spécialement à cet effet. La possibilité que l'attribution de ces droits aboutirait à créer, du moins à la longue, une zone de mer territoriale qui comprendrait toute la zone contiguë, renforça l'opposition de ces Etats contre l'institution d'une pareille zone.

D'autres Etats se sont déclarés disposés à accepter à la rigueur la zone contiguë pour l'exercice des droits douaniers, mais ils refusaient d'y reconnaître à l'Etat riverain les droits de contrôle en vue d'éviter des atteintes à sa sûreté. Pour autant qu'il ne s'agirait que d'un droit de

légitime défense contre des attaques, la reconnaissance d'un droit spécial serait, de l'avis de ces Etats, superflue, puisque ce droit décule déjà des principes généraux du droit international; si, d'autre part, on envisageait l'attribution d'une compétence plus large en cette matière, on créerait un danger grave pour la liberté de la navigation, sans donner, d'autre part, une garantie efficace à l'Etat riverain. Par contre, il y avait d'autres Etats qui considéraient l'attribution d'une compétence de ce genre dans la zone contiguë comme d'intérêt primordial. L'opinion a été émise que l'Etat riverain devrait pouvoir exercer dans l'air surplombant la zone contiguë des droits correspondant à ses droits sur les eaux elles-mêmes de la mer contiguë. La négation de ces droits sur la mer contiguë, ou sur l'air contigu, aurait donc une influence sur l'attitude des Etats en question concernant la largeur à adopter pour la mer territoriale.

Certaines délégations ont mis en lumière l'importance de reconnaître à l'Etat riverain, dans la zone contiguë, le contrôle des lois concernant la pêche et la protection de l'alevin dans la mer territoriale. On était, d'autre part, d'accord qu'en ce qui concerne la police sanitaire, il ne semblerait pas nécessaire, en général, de reconnaître des droits spéciaux dans cette zone.

.....

Après des discussions que la durée de la Conférence n'a pas permis de prolonger, la Commission est arrivée à la conclusion qu'en présence de ces points de vue tellement divergents, il ne serait pas possible de se mettre d'accord pour le moment sur ces questions de fond.

.....

Ligne de base normale

Article 4

Projet de 1950

Sous réserve des dispositions de l'article 5 et des dispositions concernant les baies et les îles, la largeur de la mer territoriale se mesure à partir de la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat riverain.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'adoption de cet article n'a guère soulevé de difficultés. Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial a recommandé d'adopter le texte suivant (article 5 de son projet) :

1. Comme règle générale et sous réserve des dispositions concernant les baies et les îles, l'étendue de la mer territoriale se compte à partir de la laisse de basse mer, le long de toutes les côtes.
2. ... (Voir ci-après, sous l'article 5).
3. On entend par la laisse de basse mer celle qui est indiquée sur la carte officielle employée par l'Etat riverain, à condition que cette ligne ne s'écarte pas sensiblement de la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales.
4. ... (Voir ci-après, sous l'article 11).

Le rapporteur spécial a fait observer que, dans son arrêt du 18 décembre 1951 concernant l'affaire des pêcheries, la Cour internationale de Justice a reconnu que, pour mesurer la largeur de la mer territoriale, "c'est la laisse de basse mer et non celle de haute mer ou une moyenne entre ces deux laisses qui a été généralement adoptée par la pratique des Etats" (C.I.J. Recueil 1951, page 128).

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a supprimé les mots "le long de toutes les côtes" qui figuraient à la fin du paragraphe 1. Dans un additif à ce rapport (A/CN.4/61/Add.1), il a inclus les observations d'un Comité

d'experts qu'il avait consulté^{1/}. Le rapporteur spécial a posé aux experts la question suivante : "Si l'on accepte le principe que la mer territoriale soit mesurée à partir de la laisse de basse mer, quelle sera alors la ligne qui serait de préférence adoptée comme telle?" Les experts ont répondu ce qui suit :

"1. Sauf dans les cas où d'autres dispositions seront prévues, la ligne de base, à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale, devrait être la laisse de basse mer (longeant la côte) ainsi qu'elle se trouve indiquée sur les cartes à grande échelle en service, reconnues officiellement par l'Etat côtier. Si des cartes détaillées, indiquant la laisse de basse mer, n'existent pas, c'est la ligne côtière (ligne de marée haute) qui devrait servir de ligne de départ." Le Comité d'experts a ajouté qu'il "n'a pas estimé qu'il y avait lieu de craindre que l'omission des dispositions arrêtées par la Conférence de 1930, concernant les

^{1/} Le Comité comprenait les experts suivants : professeur L.E. Asplund (Service de cartographie, Stockholm); M. S. Whittemore Boggs (Conseiller spécial du Département d'Etat en matière géographique, Washington, D.C.); M. P.R.V. Couillault (Ingénieur en chef du Service central hydrographique, Paris); Commander R.H. Kennedy, O.B.E., R.N. (en retraite) (Service hydrographique de l'Amirauté, Londres) accompagné de M. R.C. Shawyer (Administrateur à l'Amirauté, Londres); M. le Vice-Amiral A.S. Pinke (en retraite) (Marine royale néerlandaise, La Haye). Ce Comité d'experts s'est réuni sous la présidence du rapporteur spécial.

indications spéciales en cette matière, serait de nature à inciter les gouvernements à déplacer les lisses de basse mer sur leurs cartes de façon exagérée"^{1/}.

^{1/} En 1930, la deuxième Sous-Commission de la Conférence de 1930 avait recommandé, dans son article sur la ligne de base, qu'on entende par "laisse de basse mer celle qui est indiquée sur la carte officielle employée par l'Etat riverain, à condition que cette ligne ne s'écarte pas sensiblement de la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales" (le texte original n'était pas souligné). Dans son Commentaire, la Sous-Commission avait fait accompagner son article des observations suivantes : "Pour calculer l'étendue de la mer territoriale, on prendra pour base la laisse de basse mer en suivant toutes les sinuosités de la côte. Il est fait abstraction : 1) du cas où l'on serait en présence d'une baie; 2) de celui où existeraient des îles à proximité de la côte; 3) du cas d'un groupe d'îles; ces trois cas seront traités ultérieurement. Il ne s'agit, dans cet article, que du principe général.

L'expression traditionnelle "laisse de basse mer" peut revêtir des sens divers et elle a besoin de précision. Il existe un certain nombre de critères qui, dans la pratique des divers Etats, servent à déterminer la ligne en question. On a pris en considération notamment les deux critères suivants : d'une part, la ligne de basse mer indiquée sur la carte officielle de l'Etat côtier, d'autre part, la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales. On a choisi le premier critère qui, du point de vue pratique, a semblé préférable. Il est vrai que tous les Etats ne possèdent pas des cartes officielles publiées par leurs propres services hydrographiques; on a été d'avis, cependant, qu'il existe, dans chaque Etat riverain, une carte adoptée en tant que carte officielle par les services de l'Etat, et on a choisi une expression qui comprend également ces cartes. "Les divergences résultant de l'adoption de critères différents dans les diverses cartes sont très peu importantes et pourraient être négligées. Toutefois, pour éviter des abus, on a ajouté que la ligne indiquée par la carte ne devrait pas s'écarter sensiblement du critère qu'on a considéré comme étant le plus exact : la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales. Il faut reconnaître que le terme 'sensiblement' est assez vague; vu cependant que, d'une part, l'application de la stipulation n'est prévue que pour les cas où le manque de bonne foi serait évident, et que, d'autre part, une précision serait extrêmement difficile, on a cru pouvoir accepter cette expression."

Tenant compte des suggestions du Comité d'experts, le rapporteur spécial a, dans son troisième rapport (A/CN.4/77), révisé comme suit le texte de l'article (article 5) :

Comme règle générale et sous réserve des dispositions concernant les baies et les îles, l'étendue de la mer territoriale se compte à partir de la laisse de basse mer, longeant la côte, ainsi qu'elle se trouve indiquée sur les cartes à grande échelle en service, reconnues officiellement par l'Etat riverain. Si les cartes détaillées indiquant la laisse de basse mer n'existent pas, la ligne côtière (ligne de marée haute) servira de ligne de départ.

D'autre part, le rapporteur spécial a de nouveau cité le passage ci-dessus mentionné de l'arrêt de la Cour internationale de Justice.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté pour l'article 4 le texte suivant, intitulé "Ligne de base normale" :

Sous réserve des dispositions de l'article 5^{1/} et des dispositions concernant les baies et les îles, la largeur de la mer territoriale se mesure à partir de la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes à grande échelle en service, reconnues officiellement par l'Etat riverain. S'il n'existe pas de carte détaillée indiquant la laisse de basse mer, la ligne côtière (ligne de marée haute) servira de ligne de départ.

En 1955 (A/2934), la dernière phrase de l'article ci-dessus adopté en 1954 a été supprimée. La Commission a fait observer que cette phrase "pourrait prêter à confusion. Il serait possible de l'interpréter dans le sens que non seulement un navire en haute mer, mais l'Etat riverain également doit prendre, à défaut de cartes détaillées, la ligne de marée haute comme ligne de base, ce qui ne correspond pas à l'intention de la Commission". Il n'y a eu que de légères modifications de rédaction en 1956.

1/ Cet article était intitulé "Lignes de base droites".

Projet correspondant de 1950 (Appendice II)

Sous réserve des dispositions concernant les baies et les îles, l'étendue de la mer territoriale se compte à partir de la laisse de basse mer le long de toutes les côtes.

Aux fins de la présente Convention, on entend par laisse de basse mer celle qui est indiquée sur la carte officielle employée par l'Etat riverain, à condition que cette ligne ne s'écarte pas sensiblement de la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales.

... (Voir ci-après, sous l'article 11.)

Lignes de base droites

Article 5

Projet de 1956

1. La ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison de profondes échan-crures ou indentations de la côte ou en raison d'îles situées à proximité immé-diate de la côte. Dans ces cas, la méthode des lignes de base droites reliant les points appropriés peut être adoptée. Le tracé de ces lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. Néanmoins, on pourra tenir compte, le cas échéant, des intérêts économiques propres à une région dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage. Les lignes de base ne seront pas tirées vers des rochers ou fonds couvrants et découvrants ou à partir de ceux-ci.

2. L'Etat riverain est tenu de donner aux lignes de base droites une publicité suffisante.

3. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite aura pour effet d'englober des zones qui précédemment étaient considérées comme faisant partie des eaux territoriales ou de la haute mer et d'en faire des eaux intérieures, l'Etat riverain reconnaîtra un droit de passage inoffensif, tel qu'il est défini à l'article 15, à travers ces eaux dans tous les cas où les eaux ont normalement servi à la navigation internationale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

La difficulté a consisté à rédiger sous une forme qui convienne pour un code, tout en les précisant davantage dans une certaine mesure, les principes énoncés par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire des pêcheries, au sujet du droit pour un Etat riverain de remplacer, dans certains cas, la ligne de base normale (voir article 4) par une ligne de base consistant en une ligne tracée sur une carte. Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait recommandé à l'article 5 de son projet, sous le titre unique "Ligne de base", l'adoption des dispositions suivantes :

1. ... (Voir plus haut sous l'article 4).
2. Toutefois, s'il s'agit d'une côte profondément découpée d'indentations ou d'échancrures, ou bordée par un archipel, la ligne de base se détache de la laisse de basse mer et la méthode des lignes de base reliant des points appropriés de la côte doit être admise. Le tracé des lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte, et les étendues de mer situées en deçà de cette ligne doivent être suffisamment reliées aux domaines terrestres pour être soumises au régime des eaux intérieures.
3. ... (Voir plus haut sous l'article 4).
4. ... (Voir ci-après sous l'article 11).

Dans son deuxième projet (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a légèrement modifié ces dispositions. Le texte (article 5) en est le suivant :

1. ... (Voir plus haut sous l'article 4).
2. Exceptionnellement, la ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer, si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison des profondes échancrures ou indentations de la côte ou en raison des îles situées à proximité immédiate de la côte. En ce cas spécial, la méthode des lignes de base reliant des points appropriés de la côte peut être adoptée. Le tracé des lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de cette ligne doivent être suffisamment liées aux domaines terrestres pour être soumises au régime des eaux intérieures.
3. ... (Voir plus haut sous l'article 4).
4. ... (Voir ci-après sous l'article 11).

Tenant compte des observations formulées dans le rapport du Comité d'experts (A/CN.4/61/Add.1)^{1/}, le rapporteur spécial a présenté un texte nouveau dans son troisième rapport (A/CN.4/77). Ce texte (article 6) est rédigé comme suit :

1. Exceptionnellement, la ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer, si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison des profondes échancrures ou indentations de la côte ou en raison des îles situées à proximité immédiate de la côte. En ce cas spécial, la méthode de lignes de base reliant des points appropriés de la côte peut être adoptée. Le tracé des lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte, et les étendues de mer situées en deçà de cette ligne doivent être suffisamment liées aux domaines terrestres pour être soumises au régime des eaux intérieures.
2. En général la longueur maximum admissible pour une "ligne de base droite" sera de dix milles. Ces lignes de base pourront être tracées, le cas échéant, entre promontoires de la côte ou entre un promontoire et une île, pourvu que cette ligne soit située à moins de cinq milles de la côte ou enfin entre deux îles, pourvu que ces promontoires et/ou ces îles ne soient pas séparés entre eux par une distance de plus de dix milles. Les lignes de base ne seront pas tirées vers des fonds affleurant à basse mer ni à partir de ceux-ci. Ces lignes séparent les eaux intérieures de la mer territoriale.
3. Dans les cas où les "lignes de base droites" sont permises, l'Etat côtier sera tenu de publier le tracé adopté d'une manière suffisante.

^{1/} Dans son rapport, le Comité d'experts a recommandé de fixer à dix milles la longueur maximum admissible des lignes de base droites. Cette distance a été retenue parce qu'elle représente deux fois l'horizon visuel par temps clair pour un observateur situé à une hauteur de cinq mètres (qui est la hauteur acceptée internationalement en matière hydrographique). Le Comité a souligné également que c'était l'Etat riverain qui devait donner aux lignes de base droites qu'il établissait une publicité suffisante. Les experts ont précisé qu'il est souhaitable comme règle générale, que le tracé des lignes de base ne s'écarte pas de façon appréciable de la direction générale de la côte; à leur avis, la méthode permettant de parvenir à ce résultat consiste à fixer à dix milles la longueur maximum des lignes de base droites. Les experts ont ajouté ce qui suit : "Dans des cas exceptionnels, lorsque le droit international le permet spécialement, on peut admettre de tracer des lignes plus longues sur une côte donnée. Toutefois, aucun point desdites lignes ne devrait être situé à plus de cinq milles de la côte."

En 1954, la Commission du droit international a déclaré (A/2693) qu'elle considérait l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'Affaire des pêcheries comme l'expression du droit en vigueur et qu'elle s'en était inspiré lors de la rédaction de cet article. Etant d'avis toutefois que les règles recommandées par les experts étaient de nature à préciser d'une manière judicieuse le système général préconisé par la Cour, elle a décidé de faire siennes les recommandations des experts, sous une forme quelque peu modifiée. Elle a pris soin d'ajouter qu'elle considérait ces additions comme un "développement progressif" du droit international qui exigerait l'approbation des Etats avant d'être considéré comme obligatoire. Le projet de 1954 de la Commission (article 5) était rédigé comme suit :

1. Exceptionnellement, la ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer, si des raisons historiques le justifient ou si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison de profondes échancrures ou indentations de la côte, ou en raison d'îles situées à proximité immédiate de la côte. Dans ces divers cas, la méthode des lignes de base droites reliant les points appropriés de la côte peut être adoptée. Le tracé de ces lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.
2. En règle générale, la longueur maximum admissible pour une ligne de base droite est de dix milles. Des lignes de base droites pourront être tracées, dans les cas prévus au paragraphe 1, entre promontoires de la côte ou entre un promontoire et une île située à moins de cinq milles de la côte ou enfin entre îles situées à moins de cinq milles de la côte. Des lignes de base droites plus longues pourront cependant être tracées pourvu qu'aucun point de ces lignes ne soit situé à plus de cinq milles de la côte. Les lignes de base ne seront pas tirées vers des fonds affleurant à basse mer ou à partir de ceux-ci.

3. L'Etat riverain est tenu de donner aux lignes de base droites une publicité suffisante.

En 1955, cependant, la Commission a décidé d'apporter des modifications importantes à ce projet d'article (A/2934). Elle a indiqué que certains gouvernements avaient fait des objections, notamment contre le paragraphe 2, en déclarant que la longueur maximum de dix milles pour les lignes de base et la distance maximum de la côte de cinq milles semblaient arbitraires et n'étaient pas conformes, au surplus, à la décision de la Cour. La Commission a décidé, par un vote, de supprimer le paragraphe 2, afin que la solution préconisée par le paragraphe 1 ne devienne pas trop automatique. Seule la dernière phrase du paragraphe 2 a été ajoutée au paragraphe 1, après avoir été modifiée de façon à mentionner à la fois les "rochers" et les "fonds" couvrants et découvrants.

Le texte de 1955, qui figure à l'article 5, se présente en définitive de la façon suivante :

1. La ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison de profondes échancrures ou indentations de la côte, ou en raison d'îles situées à proximité immédiate de la côte, ou quand un tel régime se justifie par des intérêts économiques propres à une région dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage. Dans ces divers cas, la méthode des lignes de base droites reliant les points appropriés peut être adoptée. Le tracé de ces lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. Les lignes de base ne seront pas tirées vers des rochers ou fonds couvrants et découvrants ou à partir de ceux-ci.
2. L'Etat riverain est tenu de donner aux lignes de base droites une publicité suffisante.

La Commission a indiqué qu'au paragraphe 1, elle avait supprimé le mot "exceptionnellement" dans la première phrase, comme étant sans pertinence juridique dans le contexte; le système préconisé par l'article pourrait être appliqué dans tous les cas où se présentent les circonstances qui y sont envisagées. La Commission a apporté aussi certains changements visant à harmoniser encore plus le texte en question avec l'arrêt que la Cour a rendu dans l'Affaire des pêcheries. D'autre part, elle a supprimé, dans la deuxième phrase du paragraphe 1, les mots "de la côte", afin de ne pas exclure que les lignes de base droites puissent être tirées en partant de la côte vers des îles ou entre des îles elles-mêmes. La Commission a cependant ajouté ce qui suit : "Il va sans dire que les conditions générales indiquées à l'alinéa premier de l'article pour le tracé des lignes devront toujours être observées. Il ne sera pas admissible de faire partir ces lignes de la mer elle-même lorsque ces points de repère n'y existent pas."

En 1956, le texte de l'article a subi de nouveaux remaniements. La Commission a notamment modifié un tant soit peu la formule "par des intérêts économiques propres à une région dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage". Ce membre de phrase, qui figurait dans l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire des pêcheries, a été supprimé de la première phrase du paragraphe 1 et inséré dans l'avant-dernière phrase de ce même paragraphe. Cette modification a été motivée par l'argument avancé par certains gouvernements - la grande majorité de la Commission s'étant ralliée à ce point de vue - selon lequel les intérêts économiques pris en considération dans l'arrêt étaient envisagés seulement à la lumière des facteurs historiques et géographiques en cause et ne devaient pas constituer en soi une justification du système des lignes de base droites. Il faudrait que l'application de ce système soit justifiée en principe par d'autres raisons pour qu'un certain mode de fixation du tracé le soit par des considérations économiques purement locales.

Projet correspondant de 1930

Il n'y a pas d'équivalent exact. La deuxième Sous-Commission avait déclaré dans ses observations sur l'article intitulé "Ligne de base", qu'il fallait, pour calculer l'étendue de la mer territoriale, prendre pour base la laisse de basse mer en suivant toutes les sinuosités de la côte, sauf dans les cas suivants : 1) baies; 2) îles situées à proximité de la côte; 3) groupes d'îles. Ces cas spéciaux avaient été étudiés séparément.

Limite extérieure de la mer territoriale

Article 6

Projet de 1956

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Le rapport du Comité d'experts (A/CN.4/61/Add.1) est à l'origine de ce texte. A la question : "Comment faut-il fixer la limite extérieure de la mer territoriale, lorsque celle-ci aurait une largeur de T milles?", les experts ont répondu : "La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne dont tous les points sont à une distance de T milles du point le plus proche de la ligne de base. Cette ligne est formée par une série continue d'arcs de cercle qui s'entre-coupent, et qui sont tracés avec un rayon de T milles, ayant leurs centres à tous les points de la ligne de base. La limite extérieure de la mer territoriale est composée des arcs de cercle les plus avancés dans la mer." Le rapporteur spécial a inclus cette proposition dans les modifications et les additifs à son deuxième rapport (A/CN.4/61/Add.1), en recommandant d'en ajouter le texte à l'article relatif à la largeur de la mer territoriale, qui était alors l'article 4. Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a recommandé de faire figurer ce texte dans un article distinct, à savoir l'article 7.

En 1954 (A/2693), la Commission a approuvé le texte dans son état actuel. Comme la Commission l'a fait observer en 1956, ce texte a pour effet de permettre aux Etats "de se servir de cette méthode (la méthode des arcs de cercle pour tracer la limite extérieure de la mer territoriale) sans courir le risque d'être accusés d'avoir enfreint le droit international parce que le tracé ne suit pas toutes les sinuosités de la côte". La Commission a également déclaré qu'à son avis "la méthode des arcs de cercle est à recommander, car elle est de nature à faciliter l'orientation des navigateurs".

Le souci du Comité d'experts et de la Commission paraît avoir été de dissiper l'impression erronée qu'un passage de l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire des pêcheries aurait pu donner, à savoir, que l'emploi de cette méthode serait illégal. La Cour s'est exprimée comme suit :

"La méthode des arcs de cercle, d'un usage constant pour fixer la position d'un point ou d'un objet en mer, est un procédé technique nouveau en tant que méthode de délimitation de la mer territoriale. Ce procédé a été proposé par la délégation des Etats-Unis à la Conférence de 1930 pour la codification du droit international. Son but est d'assurer l'application du principe que la ceinture des eaux territoriales doit suivre la ligne de la côte. Il n'a rien de juridiquement obligatoire, ainsi que le conseil du Gouvernement du Royaume-Uni l'a reconnu dans sa réplique orale." (C.I.J. Recueil 1951, page 129)

Dans ce passage, la Cour déclare explicitement que l'emploi de la méthode des arcs de cercle n'est pas obligatoire en droit international. Mais elle ne dit pas que le droit international interdit l'emploi de cette méthode.

Projet correspondant de 1930

Il n'y a pas de texte équivalent. En 1930, la deuxième Sous-Commission s'est occupée du tracé de la ligne de base, mais non du tracé de la limite extérieure de la mer territoriale.

Baies

Article 7

Projet de 1956

1. Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tracée entre les points limitant l'entrée de l'échancrure. Si la baie a plus d'une entrée, le demi-cercle sera tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une baie sera comprise dans la superficie totale de celle-ci.

2. Les eaux d'une baie dont un seul Etat est riverain seront considérées comme eaux intérieures si la ligne tirée en travers de l'ouverture n'excède pas quinze milles à partir de la laisse de basse mer.

3. Si l'entrée de la baie dépasse une largeur de quinze milles, la ligne de démarcation sera tracée à l'intérieur de la baie à l'endroit où la largeur de celle-ci n'excède pas quinze milles. Au cas où plusieurs lignes d'une longueur de quinze milles pourraient être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

4. Les dispositions précédentes ne s'appliqueront pas aux baies dites "historiques" ni dans les cas où le système des lignes de base droites, prévu par l'article 5, est appliqué.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait suggéré d'adopter comme article 6 le texte suivant :

Pour les baies dont un seul Etat est riverain, l'étendue de la mer territoriale sera mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de l'ouverture de la baie; si l'ouverture de la baie excède dix milles, cette ligne sera tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Le rapporteur spécial était donc partisan de la règle dite "des dix milles" telle qu'elle figure, par exemple, dans la Convention internationale pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, signée à La Haye le 6 mai 1882, dont l'article 2 est ainsi conçu : "Pour les baies, le rayon de trois milles sera mesuré à partir d'une ligne droite, tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles^{1/}."

Le rapporteur spécial appelait l'attention sur le fait que dans l'Affaire des pêcheries, la Cour internationale de Justice avait fait observer que si la règle des dix milles avait été adoptée par certains Etats, aussi bien dans leurs lois nationales que dans leurs traités et conventions, et si quelques décisions arbitrales en avaient fait application entre ces Etats, d'autres Etats, en revanche, avaient adopté une limite différente, et qu'en conséquence, la règle des dix milles n'avait pas acquis l'autorité d'une règle générale de droit international (C.I.J. Recueil 1951, page 131). Il proposait néanmoins d'adopter la règle des dix milles, eu égard au fait que la Commission n'avait pas seulement pour tâche de codifier le droit international, mais aussi d'assurer son "développement progressif". Il estimait cependant que la question présentait un caractère tellement technique que la Commission devrait l'étudier avec l'aide d'experts.

Après avoir consulté le Comité d'experts, le rapporteur spécial a, dans son deuxième rapport (A/CN.4/61/Add.1), proposé de donner à l'article 6 le libellé suivant :

1/ Voir la forme sous laquelle la règle se présente dans une convention antérieure, celle du 2 août 1839, relative aux limites des pêcheries sur les côtes de France et de Grande-Bretagne, conclue entre Sa Majesté le roi des Français et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande. L'article 9 de cette convention dispose qu'"Il est également entendu que le rayon de trois milles fixant la limite générale du droit exclusif de pêche sur les côtes des deux pays sera mesuré, pour les baies dont l'ouverture n'excédera pas dix milles, à partir d'une ligne droite allant d'un cap à l'autre".

1. Une baie est une baie juridique lorsque sa superficie est égale ou supérieure à la superficie du demi-cercle ayant comme diamètre la ligne tirée entre les points limitant l'entrée de la baie. (Sont exceptées les baies historiques, ainsi libellées sur les cartes.)
2. Si la baie a plus d'une entrée - voir paragraphe 5 - le demi-cercle devra être tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées.
3. Si des îles existent dans une baie, leurs superficies seront comprises dans la superficie totale de la baie.
4. La ligne délimitant l'entrée d'une baie (au sens juridique) ne devrait pas dépasser dix milles en largeur (deux fois l'horizon visuel par un temps clair pour un observateur situé sur une passerelle à une hauteur de cinq mètres). Dans les cas de grand marnage la laisse de basse mer sera considérée comme ligne côtière pour calculer la ligne d'entrée.
5. Si par suite de la présence d'îles une baie comporte plusieurs entrées, des lignes de démarcation peuvent être tracées fermant ces ouvertures, pourvu qu'aucune d'elles ne dépasse une longueur de cinq milles - sauf une pouvant atteindre dix milles.
6. Au cas où l'entrée d'une baie ne dépasserait pas dix milles, la ligne inter fauces terrarum doit constituer la ligne de démarcation entre les eaux intérieures et la mer territoriale.
7. Au cas où l'entrée de la baie aurait plus de dix milles, il faudrait tracer la ligne de démarcation à l'intérieur de la baie là où elle n'excéderait pas dix milles. Si plusieurs lignes de dix milles peuvent être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a modifié ce texte qui est devenu l'article 8 sous la forme suivante :

1. Les eaux d'une baie seront considérées comme eaux intérieures si la ligne tracée en travers de l'ouverture n'excède pas dix milles.

2. On entend par "baie" au sens de l'alinéa premier, une échancrure dont la superficie est égale ou supérieure à la superficie du demi-cercle ayant comme diamètre la ligne tirée entre les points limitant l'entrée de l'échancrure. Si la baie a plus d'une entrée, le demi-cercle sera tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une baie sera comprise dans la superficie totale de celle-ci.

3. Si, par suite de la présence d'îles, une baie comporte plusieurs entrées, des lignes de démarcation pourront être tracées fermant ces ouvertures pourvu qu'aucune de ces lignes n'excède une longueur de cinq milles, à l'exception d'une d'entre elles qui pourra atteindre dix milles.

4. Si l'entrée de la baie dépasse une largeur de dix milles, la ligne de démarcation sera tracée à l'intérieur de la baie à l'endroit où la largeur de celle-ci n'excède pas dix milles. Au cas où plusieurs lignes d'une longueur de dix milles pourraient être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté certaines règles relatives aux baies. Elle s'est inspirée à ce sujet des propositions des experts mais, alors que ces derniers avaient préconisé la règle des dix milles, la majorité de la Commission s'est prononcée en faveur de la règle des vingt-cinq milles : "Sans vouloir établir un rapport direct entre la longueur de la ligne de démarcation et la largeur de la mer territoriale - rapport qui était contesté formellement par certains de ses membres - elle a cru devoir tenir compte dans une certaine mesure des tendances visant à étendre la largeur de la mer territoriale par la prolongation de la ligne de démarcation dans les baies." La règle des vingt-cinq milles se justifiait donc par le fait que la longueur de la ligne de démarcation dépasserait ainsi légèrement le double de la plus grande étendue de la mer territoriale que la Commission envisageait alors de déclarer admissible (soit douze milles).

Le texte adopté en 1955 était ainsi conçu (article 7) :

1. Aux fins de la présente réglementation, une baie est une échancrure bien marquée dont la saillie dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux intérieures et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tracée entre les points limitant l'entrée de l'échancrure.
2. Si la baie a plus d'une entrée, le demi-cercle sera tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une baie sera comprise dans la superficie totale de celle-ci.
3. Les eaux d'une baie dont un seul Etat est riverain seront considérées comme eaux intérieures si la ligne tirée en travers de l'ouverture n'excède pas vingt-cinq milles à partir de la laisse de basse mer.
4. Si l'entrée de la baie dépasse une largeur de vingt-cinq milles, la ligne de démarcation sera tracée à l'intérieur de la baie à l'endroit où la largeur de celle-ci n'excède pas vingt-cinq milles. Au cas où plusieurs lignes d'une longueur de vingt-cinq milles pourraient être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.
5. La disposition de l'alinéa 4 ne s'appliquera pas aux baies dites "historiques" ni dans les cas où le système des lignes de base droites, prévu par l'article 5, est applicable.

En 1956, la Commission a tenu compte de l'avis d'un certain nombre de gouvernements qui estimaient que la règle des vingt-cinq milles serait excessive dans le cas des baies et elle a décidé de réduire la longueur de la ligne de démarcation à quinze milles. Eu égard au fait que l'origine de la règle des dix milles remontait à une époque où la fixation de la largeur de la mer territoriale à trois milles était beaucoup plus répandue qu'aujourd'hui, et que depuis cette époque il y avait eu tendance à augmenter la largeur de la mer territoriale, la Commission a cru qu'une extension de la ligne de démarcation de dix à quinze milles serait justifiée.

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Pour les baies dont un seul Etat est riverain, l'étendue des eaux territoriales sera mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de l'ouverture de la baie; si l'ouverture de la baie excède dix milles, cette ligne sera tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Ports

Article 8

Projet de 1956

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

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'article 8 n'a guère soulevé de difficultés; son libellé est très proche de celui du projet de 1930. La Commission a indiqué que les eaux d'un port, jusqu'à une ligne tracée entre les ouvrages fixes les plus avancés, font partie des eaux intérieures de l'Etat riverain et que les constructions permanentes situées sur les côtes et se prolongeant en mer, comme les jetées et les ouvrages servant à la protection des côtes contre la mer, sont assimilées aux installations portuaires. La Commission s'est demandé si, au cas où ces constructions atteindraient une longueur excessive (par exemple une jetée se prolongeant en mer sur plusieurs kilomètres), l'article pourrait être pleinement applicable, et s'il ne serait pas nécessaire de recourir plutôt au système des zones de sécurité prévu par l'article 71.

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Devant les ports, les installations permanentes qui s'avancent le plus vers le large sont considérés comme faisant partie de la côte, aux fins de la délimitation de l'étendue de la mer territoriale.

En 1930, la deuxième Sous-Commission a également présenté les Observations suivantes :

Les eaux du port, jusqu'à une ligne tracée entre les deux ouvrages fixes les plus avancés, constituent donc des eaux intérieures de l'Etat riverain.

Rades

Article 9

Projet de 1956

Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires et qui autrement seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale seront comprises dans la mer territoriale. L'Etat riverain doit dûment publier les délimitations de ces rades.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'article 9 n'a guère soulevé de difficultés; son libellé est très proche de celui du projet de 1930. Voici quel a été néanmoins le commentaire de la Commission :

Cet article est, quant au fond, emprunté au texte de la Conférence de codification de 1930. La Commission, malgré certaines opinions dissidentes, estime qu'il n'y a pas lieu d'assimiler les rades, situées en dehors de la limite de la mer territoriale, à des eaux intérieures. Tout en reconnaissant que l'Etat riverain doit pouvoir exercer sur la rade des droits de contrôle et de police spéciaux, la Commission a jugé excessif de considérer ces eaux comme intérieures; ceci pourrait aboutir à interdire dans ces eaux le passage inoffensif. La Commission a été d'avis que les droits de l'Etat sont suffisamment sauvegardés en reconnaissant ces eaux comme mer territoriale.

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Les rades qui servent au chargement, au déchargement et au mouillage des navires et qui, à cet effet, ont fait l'objet d'une délimitation de la part de l'Etat riverain, sont comprises dans la mer territoriale de cet Etat, bien qu'elles puissent en partie être situées en dehors du tracé général de la mer territoriale. L'Etat riverain doit indiquer quelles rades sont effectivement employées à cet usage et quelles en sont les limites.

En 1930, la deuxième Sous-Commission a également présenté les Observations suivantes :

Il avait été proposé d'assimiler aux ports les rades qui servent au chargement et au déchargement des navires. Ces rades auraient alors été considérées comme des eaux intérieures, et la mer territoriale aurait été mesurée à partir de la limite extérieure de la rade. On n'a pas cru devoir se rallier à cette proposition. Tout en reconnaissant que l'Etat riverain doit pouvoir exercer sur la rade des droits de contrôle et de police spéciaux, on a jugé excessif de considérer les eaux en question comme eaux intérieures, ce qui pourrait avoir comme conséquence que le passage inoffensif des navires de commerce y soit interdit. On a suggéré, pour satisfaire à ces objections, de reconnaître expressément le droit de passage dans ces eaux. Du point de vue pratique, les différences principales entre ces "eaux intérieures" et la mer territoriale auraient consisté en ce que les rades auraient eu une zone de mer territoriale qui leur aurait été propre. Mais, puisqu'on n'a pas jugé nécessaire d'accorder une pareille zone, on est tombé d'accord sur une solution suivant laquelle les eaux de la rade sont comprises dans la mer territoriale de l'Etat, même si elles s'étendent en dehors du tracé général de cette mer.

Iles

Article 10

Projet de 1956

Chaque île comporte une mer territoriale qui lui est propre. Une île est une étendue de terre entourée d'eau qui normalement se trouve d'une manière permanente au-dessus de la marée haute.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

La rédaction de l'article 10 n'a guère soulevé de difficultés, son libellé étant très proche de celui de 1930. Il y a lieu de noter toutefois que si, en 1930, la majorité de la deuxième Sous-Commission, dans ses Observations en ce qui concerne un groupe d'îles (archipel) et les îles situées le long de la côte, avait exprimé "l'avis qu'il faudrait adopter la distance de dix milles comme base pour la mesure de la mer territoriale vers la haute mer", la Commission du droit international a fait observer en 1956 que l'article 5 du projet actuel, lequel article est intitulé "Lignes de base droites", pouvait s'appliquer aux groupes d'îles situés devant les côtes. Il se peut donc qu'il ne soit pas nécessaire d'inclure un article distinct relatif aux groupes d'îles^{1/}.

Reste la question des îles artificielles. La Commission a surtout examiné cette question à propos de l'article 71 qui traite des installations sur le plateau continental. Elle a également fait observer, dans son commentaire de 1956 au sujet de l'article 10 (A/3159), à propos des "élévations du sol qui émergent seulement à marée basse", que "si, sur une pareille élévation, une installation a été construite qui elle-même s'élève constamment au-dessus des eaux, par exemple un phare, il ne s'agit pas d'une île au sens de cet article".

Par contre, la deuxième Sous-Commission a déclaré en 1930 que sa définition du terme "île" - analogue à celle qu'a adoptée la Commission en 1956 - n'excluait pas "les îles artificielles, pourvu qu'il s'agisse de véritables fractions de territoire, et non pas de travaux d'art flottants, de balises ancrées, etc.". Mais, après avoir dit que "le cas d'une île artificielle érigée près de la délimitation entre les zones territoriales de deux pays est réservé", la deuxième Sous-Commission a ajouté :

^{1/} Voir note page suivante.

1/ Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé d'insérer un article intitulé "Groupes d'îles". Il s'agissait de l'article 10 qui était ainsi conçu :

"En ce qui concerne un groupe d'îles (archipel) et les îles situées le long de la côte, la ligne de dix milles est adoptée comme ligne de base pour la mesure de la mer territoriale vers la haute mer. Les eaux comprises dans le groupe auront le caractère d'eaux intérieures."

Le rapporteur spécial a précisé cependant qu'il avait inséré l'article 10 "non pas comme expression du droit en vigueur, mais comme base de discussion dans le cas où la Commission voudrait étudier un texte envisageant le développement progressif du droit international à ce sujet". Il a cité un passage de l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire des pêcheries; ce passage est le suivant (C.I.J., Recueil 1951, p. 131) :

"A cet égard, la pratique des Etats ne permet de formuler aucune règle générale de droit. Les tentatives qui ont été faites pour soumettre les groupes d'îles ou les archipels côtiers à des conditions analogues aux limitations concernant les baies (distance des îles ne dépassant pas la double mesure des eaux territoriales ou dix ou douze milles marins) ne sont pas sorties du stade des propositions."

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a proposé pour l'article 10 une version abrégée de sa proposition antérieure, à savoir :

"En ce qui concerne un groupe d'îles (archipel) et les îles situées le long de la côte, la ligne des dix milles est adoptée comme ligne de base."

Après avoir consulté le Comité d'experts, le rapporteur spécial a présenté une proposition plus détaillée (voir article 10 dans A/CN.4/61/Add.1) et encore une autre proposition dans son troisième rapport (voir article 12 dans A/CN.4/77).

Cette dernière proposition était la suivante :

"1. Un minimum de trois îles sera considéré comme un groupe d'îles au sens juridique du terme, à condition qu'elles renferment une portion de la mer, lorsqu'elles sont reliées par des lignes droites n'ayant pas plus de cinq milles de longueur, à l'exception d'une d'entre elles qui pourra atteindre une longueur de dix milles.

"2. Les lignes droites prévues au premier alinéa formeront les lignes de base pour la détermination de la mer territoriale; les eaux renfermées par ces lignes de base et les îles seront considérées comme eaux intérieures.

"3. Un groupe d'îles peut également être formé par un chapelet d'îles en conjonction avec une partie de la ligne côtière continentale. Les règles prévues par le premier et le deuxième alinéa du présent article seront alors applicables."

Toutefois, la Commission qui, en 1954, avait renvoyé l'examen de la question à une date ultérieure, a décidé en 1955 que l'article 5, relatif aux "Lignes de base droites", pourrait s'appliquer aux groupes d'îles situés devant les côtes alors que les règles générales s'appliqueraient normalement aux autres îles formant un groupe. La Commission a confirmé sa position en 1956 et a ajouté qu'elle ne pouvait se prononcer à ce sujet non seulement en raison du désaccord sur la délimitation de la mer territoriale mais aussi en raison de l'absence de données techniques en cette matière. La Commission, qui reconnaît l'importance du problème, a cependant exprimé l'espoir qu'il retiendra l'attention de la conférence internationale qui pourrait être appelée ultérieurement à étudier les règles proposées.

Une élévation du sol, qui émerge seulement à marée basse, n'est pas considérée, aux fins de cette Convention, comme une île.

La Sous-Commission a toutefois nuancé cette déclaration en renvoyant à sa proposition concernant la ligne de base, où il est dit notamment :

Les élévations du sol situées dans la mer territoriale, bien qu'elles n'émergent qu'à marée basse, sont prises en considération pour le tracé de cette mer^{1/}.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a inséré dans l'article 11 intitulé "Iles" une phrase qui se rapporte à la question des îles artificielles. Cette phrase est la suivante : "Sont assimilées à des îles les agglomérations d'habitations bâties sur pilotis dans la mer". Le rapporteur spécial a expliqué que cette phrase avait été ajoutée pour tenir compte des villages bâtis sur pilotis en pleine mer, comme il en existe dans certaines parties du monde, notamment au large de la côte occidentale de l'île de Sumatra^{2/}.

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial a dit que la Commission pourrait peut-être assimiler les phares construits sur des rochers aux installations érigées pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles. Etant donné le régime prévu par la Commission (cf. article 71 du projet de 1956), cela aurait pour résultat de donner aux phares non pas une mer territoriale qui leur soit propre mais, jusqu'à une distance raisonnable, une zone de sécurité à l'intérieur de laquelle l'Etat riverain pourrait prendre les mesures voulues pour assurer leur protection. En 1956, toutefois, la Commission a estimé qu'il n'était pas nécessaire de prévoir un régime de ce genre dans le cas des phares.

1/ Les élévations n'émergeant qu'à marée basse, dont la deuxième Sous-Commission s'était occupée à propos de la ligne de base, font l'objet d'un article distinct dans le projet élaboré en 1956 par la Commission du droit international (voir l'article intitulé "Rochers ou fonds couvrants et découvrants").

2/ Au cours des discussions qui ont eu lieu en 1956, le rapporteur spécial a retiré cette phrase (voir document A/CN.4/SR.260).

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Chaque île comporte une mer territoriale qui lui est propre. Une île est une étendue de terre, entourée par l'eau, qui se trouve d'une manière permanente au-dessus de la marée haute.

En 1930, la deuxième Sous-Commission a également ajouté les Observations suivantes :

La définition du terme "île" n'exclut pas les îles artificielles, pourvu qu'il s'agisse de véritables fractions de territoire, et non pas de travaux d'art flottants, de balises ancrées, etc. Le cas d'une île artificielle érigée près de la délimitation entre les zones territoriales de deux pays est réservé.

Une élévation du sol, qui émerge seulement à marée basse, n'est pas considérée, aux fins de cette Convention, comme une île.

Rochers ou fonds couvrants et découvrants

Article 11

Projet de 1956

Les rochers couvrants et découvrants et les fonds couvrants et découvrants se trouvant totalement ou partiellement dans la mer territoriale, délimitée à partir du continent ou d'une île, pourront servir de points de départ pour mesurer l'extension de la mer territoriale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial n'avait inclus à ce sujet aucune article distinct. Suivant en cela l'exemple de la Sous-Commission de 1930, il s'était contenté de mentionner les "élévations du sol" dans l'article relatif à la ligne de base. Voici en quels termes il l'avait fait (paragraphe 4 de l'article 5 intitulé "Ligne de base") :

Les élévations du sol situées dans la mer territoriale, bien qu'elles n'émergent qu'à marée basse, sont prises en considération pour le tracé de cette mer.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/61), le rapporteur spécial a modifié comme suit le texte de ce qui est encore le paragraphe 4 de l'article 5 :

Les élévations du sol, qui n'émergent qu'à marée base et qui sont situées partiellement ou totalement dans la mer territoriale, sont considérées comme des îles, lorsqu'il s'agit de déterminer la limite extérieure de la mer territoriale.

Après avoir consulté le Comité d'experts, le rapporteur spécial a présenté les recommandations suivantes (paragraphe 2, 3 et 4 de l'article 5; voir document A/CN.4/61/Add.1) :

2. On ne doit pas tenir compte des rochers ou fonds affleurants au niveau de réduction des sondes choisi pour la carte (rocks awash).
3. Si des rochers ou fonds, couvrants et découvrants, se trouvent dans la mer territoriale, ils peuvent être pris comme points de départ pour mesurer la mer territoriale. En pareil cas, ils formeront un saillant dans le tracé de la limite extérieure de la mer territoriale.
4. En ce qui concerne les bancs de coraux, on considérera le rebord de ces bancs, indiqué sur ces cartes, comme la laisse de basse mer pour tracer la limite de la mer territoriale.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a simplifié le texte comme suit :

Des rochers ou fonds, couvrants et découvrants, se trouvant totalement ou partiellement dans la mer territoriale, pourront servir de points de départ pour mesurer la mer territoriale.

Ce texte devenait en outre un article distinct (13) intitulé "Sèches".

En 1954 (A/2693), la Commission a approuvé le texte qui suit (article 12) sous le titre "Rochers ou fonds couvrants et découvrants" :

Les rochers ou fonds couvrants et découvrants se trouvant totalement ou partiellement dans la mer territoriale pourront servir de points de départ pour la délimitation de la mer territoriale.

En 1955 (A/2934), la Commission a approuvé, sous le titre "Rochers ou fonds couvrants et découvrants", le texte suivant devenu l'article 11 :

Les rochers couvrants et découvrants et les fonds couvrants et découvrants se trouvant totalement ou partiellement dans la mer territoriale, délimitée à partir du continent ou d'une île, pourront servir de points de départ pour l'extension de la mer territoriale. (Les mots soulignés ont été ajoutés.)

En 1956, les mots "pour l'extension de la mer territoriale" ont été remplacés par les mots "pour mesurer l'extension de la mer territoriale".

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

(Sous le titre "Ligne de base") : ... Les élévations du sol situées dans la mer territoriale, bien qu'elles n'émergent qu'à marée basse, sont prises en considération pour le tracé de cette mer.

Les Observations de la deuxième Sous-Commission, qui faisaient suite, étaient ainsi conçues :

Si une élévation du sol, qui émerge seulement à marée basse, se trouve dans la mer territoriale d'un continent ou d'une île, elle a, conformément au principe adopté dans la Convention concernant les pêcheries dans la mer du Nord, de 1882, sa propre mer territoriale^{1/}.

^{1/} L'article 2 de cette Convention stipule : "Les pêcheurs nationaux jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de trois milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes de leurs pays respectifs ainsi que des îles et des bancs qui en dépendent".

Délimitation des mers territoriales dans les détroits
ou dans d'autres cas de côtes opposées

Article 12

Projet de 1956

1. La délimitation des mers territoriales entre deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance inférieure à l'étendue des zones de mer territoriale adjacentes aux deux côtes est établie par accord entre ces Etats. A défaut d'accord et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

2. Lorsque la distance entre les deux Etats dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas cependant où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale d'un commun accord des Etats riverains.

3. La première phrase du paragraphe précédent s'applique au cas où un seul Etat est riverain des deux côtes. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée par l'Etat riverain à sa mer territoriale.

4. La ligne de démarcation sera tracée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé un article 11, intitulé "Détroits", libellé comme suit :

1. Dans les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer, la mer territoriale sera délimitée de la même manière que devant les autres parties de la côte, même quand un seul Etat est riverain.

2. Lorsque la largeur dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale.

Dans l'additif à son deuxième rapport (A/CN.4/61/Add.1), le rapporteur spécial, après avoir consulté le Comité d'experts, a proposé d'adopter comme article 13 le texte suivant, intitulé "Délimitation de la mer territoriale de deux Etats" :

1. La frontière internationale entre deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance de moins de deux T milles (T étant la largeur de la mer territoriale), devrait être comme règle générale la ligne médiane dont chaque point est équidistant des lignes de base des Etats en question. Toute île doit être prise en considération lors de l'établissement de cette ligne, à moins que les Etats adjacents n'en aient décidé autrement d'un commun accord. De même, les fonds affleurants à basse mer, situés à moins de deux T milles d'un seul Etat, devraient être pris en considération; par contre, ceux situés à moins de deux T milles de l'un et l'autre Etats ne devraient pas entrer en ligne de compte lors de l'établissement de la ligne médiane. Il peut toutefois y avoir des raisons spéciales, telles que les intérêts de navigation ou de pêche, écartant la frontière de la ligne médiane. La ligne devrait être tracée sur les cartes en service à grande échelle, surtout lorsqu'une partie quelconque de l'étendue d'eau est étroite et relativement tortueuse.

2. La ligne de frontière à travers la mer territoriale de deux Etats adjacents - là où elle n'a pas encore été fixée d'une autre manière - doit être tracée selon le principe d'équidistance des lignes de côte respectives. La méthode la plus appropriée pour l'application de ce principe doit être fixée par les Etats en cause, de commun accord, pour chaque cas séparé.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a inclus les articles suivants :

Article 14 (Détroits)

1. Dans les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer, la mer territoriale sera délimitée de la même manière que devant les autres parties de la côte, même quand un seul Etat est riverain.

2. Lorsque la largeur dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale.

Article 16 (Délimitation de la mer territoriale de deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre)

1. La frontière internationale entre deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance de moins de deux T milles (T étant la largeur de la mer territoriale) est, en règle générale, la ligne médiane dont chaque point est équidistant des lignes de base des Etats en question. Toute île sera prise en considération lors de l'établissement de cette ligne, à moins que les Etats adjacents n'en aient décidé autrement d'un commun accord. De même, les fonds affleurants à basse mer, situés à moins de deux T milles d'un seul Etat, seront pris en considération; par contre, ceux situés à moins de deux T milles de l'un et l'autre Etats n'entreront pas en ligne de compte lors de l'établissement de la ligne médiane.

2. Exceptionnellement, les intérêts de navigation ou de pêche pourront justifier un autre tracé de la frontière, à fixer d'un commun accord entre les parties intéressées.

3. La ligne sera tracée sur les cartes en service à grande échelle.

Le rapporteur spécial a aussi inséré dans son troisième rapport un autre article (article 17), intitulé "Délimitation de la mer territoriale de deux Etats adjacents"; il ressort en effet clairement de l'additif au deuxième rapport que l'article 13 avait pour objet de régler à la fois le cas des Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre et celui des Etats dont les côtes sont adjacentes. (La Commission traite maintenant cette question séparément; voir ci-après sous l'article 14.)

En ce qui concerne la délimitation de la mer territoriale de deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre, le rapporteur spécial a expliqué que la Commission s'était déjà prononcée pour l'application d'un système analogue

à celui qu'il recommandait lorsqu'elle avait examiné la question de la fixation de la frontière sur un plateau continental contigu au territoire de deux Etats situés l'un en face de l'autre^{1/}.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté les deux articles suivants :

Article 13 (Délimitation de la mer territoriale dans les détroits)

1. Dans les détroits reliant deux parties de la haute mer et séparant deux ou plusieurs Etats, la mer territoriale sera délimitée de la même manière que devant les autres parties de la côte.

2. Lorsque la largeur du détroit visé au paragraphe 1 est inférieure à l'étendue des zones de la mer territoriale adjacentes aux deux côtes, la frontière maritime des Etats en question sera déterminée conformément à l'article 15.

3. Lorsque la largeur du détroit dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas cependant où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale d'un commun accord des Etats riverains.

4. Le paragraphe 1 et la première phrase du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux détroits unissant deux parties de la haute mer et dont un seul Etat est riverain, au cas où la largeur du détroit dépasse deux fois la largeur de la mer territoriale de cet Etat. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée par l'Etat riverain à sa mer territoriale.

^{1/} Voir, par exemple, le paragraphe 1 de l'article 7 du projet d'articles relatifs au plateau continental que la Commission a adopté en 1953, ainsi que les observations qui figurent sur ce point dans les paragraphes 81 à 84 du rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session (A/2456). Voir également le paragraphe 1 de l'article 72 du projet de 1956.

Article 15 (Délimitation des mers territoriales de deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre)

La délimitation des mers territoriales entre deux Etats dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance inférieure au double de la largeur de la mer territoriale est établie, à défaut d'accord entre ces Etats, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

Le projet de 1955 (A/2934) n'a subi que de légères modifications; il faut noter cependant que les articles 13 et 15 sont devenus les articles 12 et 14. D'autre part, un deuxième paragraphe a été ajouté à l'article 14, stipulant que "la ligne sera tracée sur les cartes de service à grande échelle". En 1956 (A/3159), la Commission a décidé de simplifier le texte en opérant une fusion des deux articles.

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Dans les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer, la mer territoriale sera délimitée de la même manière que devant les autres parties de la côte, même quand un seul Etat est riverain.

Lorsque la largeur dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale.

Délimitation de la mer territoriale à l'embouchure d'un fleuve

Article 13

Projet de 1956

1. Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la mer territoriale sera mesurée à partir d'une ligne tirée de cap en cap à travers l'embouchure.
2. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire dont un seul Etat est riverain, l'article 7 est applicable.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

La rédaction de cet article n'a guère soulevé de difficultés. Le texte s'inspire de celui dont la deuxième Sous-Commission avait recommandé l'adoption en 1930 et qui s'énonçait comme suit :

Si un fleuve se jette dans la mer sans estuaire, les eaux du fleuve constituent des eaux intérieures jusqu'à une ligne tirée à travers l'embouchure suivant la direction générale de la côte, quelle que soit la largeur. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire, les règles applicables aux baies s'appliquent à cet estuaire.

Il y a lieu de noter, cependant, à propos du paragraphe 2 du présent projet, que "les règles applicables aux baies" auxquelles se référait la deuxième Sous-Commission en 1930 sont très différentes des règles correspondantes définies à l'article 7 du projet de 1956. En outre, au paragraphe 1 de l'article 13, les mots "une ligne tirée de cap en cap à travers l'embouchure" ont remplacé la formule "une ligne tirée à travers l'embouchure suivant la direction générale de la côte, quelle que soit la largeur". Le rapporteur spécial a introduit cette modification dans son troisième rapport (A/CN.4/77, article 15). Il a expliqué que, selon le Comité d'experts, il était souvent impossible d'établir une "direction générale de la côte" et que le résultat dépendrait de "l'échelle de la carte à employer dans ce but et de l'étendue de la côte à utiliser dans la recherche" (voir A/CN.4/77, article 17, et A/CN.4/61/Add.1, page 5 de l'annexe).

Quant à l'expression latine inter fauces terrarum, la Cour internationale de Justice l'a utilisée dans l'Affaire des pêcheries alors qu'il s'agissait de déterminer si la Norvège ne pouvait tirer de lignes droites qu'à travers les baies ou si elle pouvait aussi les tracer entre les îles, îlots, rochers, à travers les

espaces d'eau qui les séparent, alors même que ces espaces ne rentrent pas dans la notion de baie. La Cour a estimé qu'il suffisait que les espaces d'eau à travers lesquels les lignes droites étaient tirées se trouvent compris entre les formations insulaires en cause, inter fauces terrarum (C.I.J. Recueil 1951, page 130).

Projet correspondant de 1930 (Appendice II)

Si un fleuve se jette dans la mer sans estuaire, les eaux du fleuve constituent des eaux intérieures jusqu'à une ligne tirée à travers l'embouchure suivant la direction générale de la côte, quelle que soit la largeur. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire, les règles applicables aux baies s'appliquent à cet estuaire.

Délimitation des mers territoriales de deux Etats limitrophes

Article 14

Projet de 1956.

1. La délimitation des mers territoriales entre deux Etats limitrophes est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

2. La ligne sera tracée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait suggéré d'adopter, comme article 13, le texte suivant :

La délimitation de la mer territoriale de deux Etats adjacents est généralement constituée par une ligne, dont à chaque point les distances jusqu'au point le plus proche des côtes des deux Etats sont égales.

Dans l'additif à son deuxième rapport (A/CN.4/61/Add.1), le rapporteur spécial a ajouté à l'article 13 un deuxième paragraphe (dont il a déjà été question à propos de l'article 12 du projet de 1956 de la Commission) conçu dans les termes suivants :

La ligne de frontière à travers la mer territoriale de deux Etats adjacents - là où elle n'a pas encore été fixée d'une autre manière - doit être tracée selon le principe d'équidistance des lignes de côte respectives. La méthode la plus appropriée pour l'application de ce principe doit être fixée par les Etats en cause, de commun accord, pour chaque cas séparé.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/77), le rapporteur spécial a légèrement modifié ce texte de la manière suivante (article 17) :

La ligne de frontière à travers la mer territoriale de deux Etats adjacents, là où elle n'a pas encore été fixée d'une autre manière, sera tracée selon le principe d'équidistance des lignes de côte respectives. La méthode suivant laquelle ce principe sera appliqué fera, dans chaque cas spécial, l'objet d'un accord entre les parties.

En 1954 (A/2693), la Commission a approuvé le texte suivant (comme article 16) :

La délimitation des mers territoriales entre deux Etats limitrophes s'opère, à défaut d'accord entre ces Etats et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par application du principe de l'équidistance des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

En 1955 (A/2934), un deuxième paragraphe a été ajouté et la Commission a adopté le texte suivant (devenu l'article 15) :

1. La délimitation des mers territoriales entre deux Etats limitrophes s'opère, à défaut d'accord entre ces Etats et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par application du principe de l'équidistance des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

2. La ligne sera tracée sur les cartes de service à grande échelle.

Il y a lieu de noter qu'en ce qui concerne le plateau continental, la Commission a adopté des dispositions correspondantes (voir ci-dessous article 72, paragraphe 2).

Projet correspondant de 1930

La Conférence de 1930 pour la codification du droit international n'a pas formulé de règle en la matière.

SECTION III. DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF

SCOUS-SECTION A. REGLES GENERALES

Signification du droit de passage inoffensif

Article 15

Projet de 1956

1. Sous réserve des dispositions des présentes règles, les navires de toutes nationalités jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.
2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.
3. Le passage est inoffensif tant que le navire n'utilise pas la mer territoriale pour commettre un acte portant atteinte à la sécurité de l'Etat riverain ou un acte contraire aux présentes règles ou aux autres règles du droit international.
4. Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent aux navires en état de relâche forcée ou de détresse.
5. Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé comme article 14 le texte suivant, intitulé "Signification du droit de passage" :

1. Le "passage" est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser, sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.
2. Un passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un Etat riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet Etat.
3. Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et le mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des

incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté le texte suivant, qui constituait l'article 17 ("Signification du droit de passage") :

1. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.
2. Le passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un Etat riverain en vue de commettre un acte portant atteinte à la sécurité ou à l'ordre public de cet Etat ou aux autres intérêts de cet Etat que l'existence d'une mer territoriale a pour but de sauvegarder.
3. Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de **relâche** forcée ou de détresse.

Cet article était le premier article du chapitre III des articles provisoires relatifs au régime de la mer territoriale. Ce chapitre était intitulé "Droits de passage". Il comprenait, outre l'article 17 qui servait d'introduction, une section A (articles 18 à 25) et une section B (articles 26 et 27). Les huit articles de la section A concernaient le passage dans la mer territoriale des navires autres que les navires de guerre; les deux articles de la section B concernaient le passage des navires de guerre dans la mer territoriale.

En 1955, le chapitre III a été remanié. Il a été intitulé "Droit de passage inoffensif" et divisé en différentes sections : section A (règles générales); section B (navires de commerce); section C (navires d'Etat autres que les navires de guerre) et section D (navires de guerre). Cette nouvelle présentation, qui a été conservée dans le présent projet, a été adoptée pour tenir compte du fait que certaines règles générales concernent le passage de tous les navires dans la mer territoriale et pour couvrir le cas des navires d'Etat autres que les navires de guerre. Dans le projet actuel, cette dernière catégorie est divisée en "navires d'Etat affectés à des fins commerciales" (article 22) et en "navires d'Etat affectés à des fins non commerciales" (article 23).

Le texte de l'article 15 du présent projet est à peu près identique à celui de l'article 16 du projet de 1955 (A/2934). En 1956 cependant, on a décidé de placer dans la section des règles générales la disposition relative aux navires

sous-marins, qui se trouvait précédemment dans l'article relatif aux navires de guerre. La Commission a expliqué que l'obligation pour les sous-marins de passer en surface devait s'appliquer également aux sous-marins de commerce, si ces navires étaient réintroduits^{1/}.

L'influence des travaux de la Conférence de 1930 se marque nettement dans le texte actuel qui diffère cependant du texte de 1930 sur quelques points importants, comme on peut s'en rendre compte en comparant les deux textes.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 3). Droit de passage

Le "passage" est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser, sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.

Un passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un Etat riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet Etat.

Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

Le paragraphe 1 du présent projet n'a donc pas de contrepartie exacte dans le projet de 1930. Son paragraphe 2 est identique aux dispositions correspondantes du projet de 1930, à cela près que le texte anglais emploie l'expression "internal waters" au lieu de "inland waters". Son paragraphe 3 présente quelques analogies avec les dispositions correspondantes du projet de 1930; il en diffère cependant dans la mesure où ce dernier définit le passage non inoffensif, alors que le texte actuel définit le passage "inoffensif". En outre, le paragraphe 3 du texte actuel ne mentionne pas "l'ordre public" ni "les intérêts fiscaux" de l'Etat riverain.

^{1/} En 1930, l'article 4 adopté par la Deuxième Commission contenait la disposition suivante : "Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface". Cet article visait le droit de passage dans la mer territoriale des navires autres que les navires de guerre. Il s'agissait donc certainement des sous-marins de commerce. Dans le projet de 1930, le cas des sous-marins non commerciaux était prévu à l'article 12 qui, sous le titre de "Bâtiments des marines de guerre", disposait que "Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface".

La Commission a préféré écarter l'expression "ordre public", celle-ci pouvant, à son avis, être interprétée de différentes manières (voir le commentaire de l'article 18 du projet de 1955 de la Commission - A/2934). Quant à l'expression "intérêts fiscaux", elle a été supprimée en 1954 parce que la Commission a jugé que ces intérêts - qui, d'après les Observations formulées en 1930 par la Deuxième Commission, devaient être interprétés dans un sens très large, comprenant tous les intérêts douaniers ainsi que les interdictions d'importation, d'exportation et de transit - pourraient être considérés comme compris dans l'expression plus générale "les autres intérêts de l'Etat que l'existence de la mer territoriale a pour but de sauvegarder". La Commission a expliqué que cette expression s'entendait, entre autres, des questions relatives à l'immigration, aux douanes et à la santé publique, ainsi que de certains autres intérêts, tels que la sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage, la protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires, la conservation des richesses de la mer territoriale, et les droits de pêche, de chasse et autres droits analogues appartenant à l'Etat riverain (voir le commentaire de l'article 17 du projet de 1954 - A/2693).

Dans le projet actuel, cependant, tout en continuant à préférer une expression plus générale que celle d'"intérêts fiscaux", on emploie en parlant d'un acte "contraire aux présentes règles et aux autres règles du droit international", une formule peut-être plus générale encore que celle adoptée en 1954, à savoir "portant atteinte ... aux autres intérêts de cet Etat [l'Etat riverain] que l'existence d'une mer territoriale a pour but de sauvegarder".

Le paragraphe 4 du présent projet est analogue aux dispositions correspondantes du projet de 1930.

Devoirs de l'Etat riverain

Article 16

Projet de 1956

1. L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale. Il est tenu d'user des moyens dont il dispose pour assurer dans la mer territoriale le respect du passage inoffensif et de ne pas laisser utiliser ces eaux aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats.

2. L'Etat riverain est tenu de faire connaître de manière suffisante tous les dangers qui, à sa connaissance, menacent la navigation.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé, comme article 15, le texte suivant intitulé "Droit de passage inoffensif dans la mer territoriale :

1. L'Etat riverain ne peut entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

2. Il est tenu d'user des moyens dont il dispose pour sauvegarder dans la mer territoriale le principe de la liberté des communications et de ne pas laisser utiliser ces eaux aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats.

Le rapporteur spécial a expliqué que cette proposition s'inspirait à la fois de l'article 4 adopté par la Deuxième Commission en 1930, et de l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire du détroit de Corfou (C.I.J. Recueil 1949, page 22). En 1930, la Deuxième Commission avait proposé dans l'article 4 qu'un Etat riverain ne puisse entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale...^{1/} De même, dans l'Affaire du détroit de Corfou, la Cour internationale de Justice déclare ce qui suit :

^{1/} Toutefois, l'article 4 ne s'appliquait qu'aux "navires autres que les bâtiments des marines de guerre".

Les obligations qui incombait aux autorités albanaises consistaient à faire connaître, dans l'intérêt de la navigation en général, l'existence d'un champ de mines dans les eaux territoriales albanaises et à avertir les navires de guerre britanniques, au moment où ils s'approchaient, du danger imminent auquel les exposait ce champ de mines. Ces obligations se fondaient non pas sur la Convention VIII de La Haye, de 1907, qui est applicable en temps de guerre, mais sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerre, le principe de la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout Etat, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats.

En 1954, (A/2693), la Commission a adopté l'article 19, intitulé "Devoirs de l'Etat riverain", qui est rédigé comme suit :

1. L'Etat riverain est tenu d'user des moyens dont il dispose pour assurer dans la mer territoriale le respect du principe de la liberté des communications et de ne pas laisser utiliser ses eaux aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats.

2. L'Etat riverain est tenu de faire connaître de manière suffisante tous les dangers qui, à sa connaissance, menacent la navigation.

Le nouveau titre de l'article, qui met l'accent sur les devoirs de l'Etat riverain plutôt que sur les droits de l'Etat dont le navire exerce le droit de passage, a paru plus approprié, étant donné surtout les questions traitées dans l'article. En 1955 (A/2934), la Commission a modifié le paragraphe 1 de l'article - devenu l'article 17 mais toujours intitulé "Devoirs de l'Etat riverain" - en ajoutant au début de ce paragraphe la phrase suivante : "L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale". Comme la Commission l'a expliqué dans son commentaire, "le devoir d'assurer le passage inoffensif dans la mesure du possible comprend en premier lieu le devoir de ne pas entraver ce passage"^{1/}.

^{1/} Ainsi le devoir de l'Etat riverain est considéré principalement comme un devoir négatif plutôt que comme un devoir positif. Certains gouvernements avaient fait observer qu'il ne fallait pas imposer à l'Etat riverain des obligations trop lourdes.

En 1956, l'expression "assurer dans la mer territoriale le respect du principe de la liberté des communications" a été remplacée par l'expression "assurer dans la mer territoriale le respect du passage inoffensif".

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 4)

L'Etat riverain ne peut entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

Droits de protection de l'Etat riverain

Article 17

Projet de 1956

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présentes règles et les autres règles du droit international l'autorisent à sauvegarder.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a en outre le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

3. L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage s'il le juge indispensable à la sauvegarde des droits prévus au paragraphe 1. Dans ce cas, il doit publier cette mesure de suspension.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication deux parties de la haute mer, servent normalement à la navigation internationale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé comme article 16 le texte suivant, intitulé "Mesures à prendre par l'Etat riverain":

Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'Etat riverain prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir, dans la mer territoriale, toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public et à ses intérêts fiscaux et, en ce qui concerne les navires se rendant dans les eaux intérieures, toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

Comme le rapporteur spécial l'a expliqué, ce texte reprend mot pour mot l'article 5 du projet établi en 1930 par la Deuxième Commission.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté comme article 20 le texte suivant, intitulé "Droit de protection de l'Etat riverain" :

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public ou

à ceux de ses autres intérêts que l'existence d'une mer territoriale a pour but de sauvegarder et, en ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

2. L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage inoffensif s'il le juge nécessaire pour le maintien de l'ordre public et de la sécurité. Dans ce cas, l'Etat riverain doit dûment publier cette mesure de suspension.

Ce texte avait pour effet d'élargir les droits de l'Etat riverain. S'il n'y était plus question des "intérêts fiscaux" de l'Etat riverain, ce dernier se voyait attribuer le droit de prévenir toute atteinte non seulement "à sa sécurité, à son ordre public", mais encore "à ceux de ses autres intérêts que l'existence d'une mer territoriale a pour but de sauvegarder". On expliquait dans le commentaire que cette disposition donnait à l'Etat riverain le droit de "prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité, son ordre public, ses intérêts douaniers, aux interdictions d'importation, d'exportation et de transit, etc.". De plus, en vertu du paragraphe 2, l'Etat riverain se voyait attribuer le droit de suspendre complètement l'exercice du droit de passage inoffensif à condition que cette mesure soit temporaire, s'applique à des parties déterminées de sa mer territoriale, soit nécessaire au maintien de l'ordre public et de la sécurité et soit dûment publiée.

En 1955 (A/2934), la Commission a plutôt précisé à cet égard les droits et les devoirs de l'Etat riverain en adoptant comme article 18 le texte suivant intitulé "Droits de protection de l'Etat riverain" :

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présentes règles l'autorisent à sauvegarder.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a en outre le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

3. L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage s'il le juge

indispensable à la sauvegarde des droits prévus à l'alinéa premier. Dans ce cas, il doit publier cette mesure de suspension.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui servent normalement, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer.

La Commission a expliqué qu'elle avait décidé de ne pas employer l'expression "ordre public" parce que celle-ci peut être interprétée de différentes manières.

Le projet de 1956 ne renferme que de légères modifications. La Commission a expliqué que la disposition suivant laquelle "le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication deux parties de la haute mer, servent normalement à la navigation internationale" s'inspire de la décision rendue par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire du détroit de Corfou. Le passage auquel la Commission fait allusion (C.I.J. Recueil 1949, pages 28 et 29) est ainsi libellé :

De l'avis de la Cour, il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les Etats, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerre par des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer, sans obtenir au préalable l'autorisation de l'Etat riverain, pourvu que le passage soit innocent. A moins qu'une convention internationale n'en dispose autrement, un Etat riverain ne possède pas le droit d'interdire un tel passage par les détroits en temps de paix.

Le Gouvernement albanais ne conteste pas que le détroit nord de Corfou soit un détroit au sens géographique; ce qu'il conteste, c'est que ce détroit appartienne à la catégorie des voies maritimes internationales à l'égard desquelles il existe un droit de passage, parce que ce détroit ne présente qu'une importance secondaire, qu'il ne constitue même pas une route que l'on doive nécessairement emprunter, entre deux parties de haute mer, et parce qu'il ne sert presque exclusivement qu'au trafic local en provenance et à destination des ports de Corfou et de Saranda.

On peut se demander si le critérium décisif est à rechercher dans le volume du trafic qui passe par le détroit ou dans l'importance plus ou moins

grande de celui-ci pour la navigation internationale. Le critère décisif paraît plutôt devoir être tiré de la situation géographique du détroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de haute mer, ainsi que du fait que le détroit est utilisé aux fins de la navigation internationale. On ne saurait non plus tenir pour décisive la considération selon laquelle ce détroit n'est pas une route à emprunter nécessairement entre deux parties de haute mer, mais seulement un itinéraire facultatif pour la navigation entre la mer Egée et l'Adriatique. Le détroit nord de Corfou n'en a pas moins été une route utile au trafic international ...

Toutefois, la Commission a estimé qu'il serait conforme à l'arrêt de la Cour d'ajouter le mot "normalement" après le mot "servent" (par exemple comparer le paragraphe 4 du texte de 1956 avec le paragraphe 1 de la citation susmentionnée).

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 5)

Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'Etat riverain prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir, dans la mer territoriale, toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public et à ses intérêts fiscaux, et, en ce qui concerne les navires se rendant dans les eaux intérieures, toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

Devoirs de navires étrangers pendant le passage

Article 18

Projet de 1956

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présentes règles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé comme article 17 le texte suivant, intitulé "Devoirs des navires étrangers dans le passage" :

1. Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'Etat riverain, notamment en ce qui concerne :
 - a) la sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage;
 - b) La protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires;
 - c) La conservation des richesses de la mer territoriale;
 - d) Les droits de pêche, de chasse et droits analogues appartenant à l'Etat riverain.

2. L'Etat riverain ne peut, toutefois, établir une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses ni, sauf en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers. Comme l'a indiqué le rapporteur spécial, ce texte était identique à celui de l'article 6 du projet formulé en 1930 par la Deuxième Commission.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté un article 21 ainsi conçu :

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présentes règles ainsi que les autres règles du droit international, notamment en ce qui concerne :

- a) La sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage;
- b) La protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires;
- c) La conservation des richesses de la mer territoriale;
- d) Les droits de pêche, de chasse et droits analogues appartenant à l'Etat riverain.

Expliquant pourquoi elle avait supprimé le deuxième paragraphe, qui figurait dans les versions antérieures, la Commission a déclaré que ce n'était nullement parce qu'il ne contenait pas une règle générale consacrée par le droit international, mais parce qu'elle estimait que certains cas pouvaient se présenter où des droits spéciaux accordés par un Etat à un autre Etat déterminé pouvaient être pleinement justifiés par les relations spéciales existant entre ces deux Etats, et que cette question devait être régie par les règles générales du droit.

En 1955 (A/2934), la Commission a conservé ce texte dont elle a fait l'article 19, mais a ajouté les règles concernant les levés hydrographiques à l'énumération des règles édictées par l'Etat riverain auxquelles doivent se conformer les navires étrangers pendant le passage.

En 1956, la Commission a décidé de formuler de façon plus générale l'obligation de se conformer aux lois et règlements de l'Etat riverain à laquelle sont tenus les navires étrangers. Elle a donc fait passer la liste d'exemples dans le commentaire.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 6)

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'Etat riverain, notamment en ce qui concerne :

- a) La sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage;
- b) La protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires;
- c) La conservation des richesses de la mer territoriale;
- d) Les droits de pêche, de chasse et droits analogues appartenant à l'Etat riverain.

L'Etat riverain ne peut, toutefois, établir une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses ni, sauf en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers.

SOUS-SECTION B. NAVIRES DE COMMERCE

Taxes à percevoir sur les navires étrangers

Article 19

Projet de 1956

1. Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale.
2. Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services particuliers rendus à ce navire.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Comme dans le cas de l'article précédent, le texte adopté par la Commission est resté très proche, à tous les stades de son élaboration, du texte de 1930 qui est reproduit ci-après. La seule différence, c'est que la Commission, pour les raisons qu'elle a exposées à propos de l'article 18, n'a pas cru nécessaire d'inclure une disposition spéciale contre la discrimination.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 7)

Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale.

Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces taxes seront perçues sans discrimination.

Arrestation à bord d'un navire étranger

Article 20

Projet de 1956

1. L'Etat riverain ne peut procéder, à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage que dans l'un ou l'autre des cas ci-après :

- a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire; ou
- b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale; ou
- c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation, à bord d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

3. L'autorité locale doit, en examinant si ou de quelle façon l'arrestation doit être faite, tenir compte des intérêts de la navigation.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Le texte de l'article 20 est resté très proche, à tous les stades de son élaboration, du texte de 1930 qui est reproduit ci-après. La principale différence est dans le libellé du paragraphe 3. La Commission a expliqué en 1955 (A/2934), dans son commentaire au sujet de ce qui était alors l'article 21, que l'objet du nouveau texte était de faire ressortir plus clairement la nécessité de prendre le plus grand soin de ne pas entraver la navigation par des arrestations opérées sans nécessité impérieuse.

On remarquera aussi que le deuxième paragraphe du texte de 1930 mentionnait le droit pour l'Etat riverain de prendre certaines mesures à bord d'un navire étranger "qui se trouve dans ses eaux intérieures", alors qu'il n'y a rien de semblable dans le paragraphe 2 du texte actuel. (On verra plus loin, à propos de l'article 21, les raisons de cette omission.)

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 8)

L'Etat riverain ne peut procéder, à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage, que dans l'un ou l'autre des cas ci-après :

- 1) Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire;
- 2) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale; ou
- 3) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Toutefois, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire.

Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile

Article 21

Projet de 1956

1. L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.
2. L'Etat riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.
3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé le texte suivant, qui constituait l'article 20 :

1. L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. Il ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.
2. La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale, en provenance des eaux intérieures.

Le rapporteur spécial a indiqué que ce texte était identique à celui de l'article 9 du rapport présenté en 1930 par la Deuxième Commission. En 1954, la Commission l'a approuvé en tant qu'article 24 du projet (A/2693).

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant (article 22) :

1. L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.
2. Un navire ne pourra être saisi qu'en raison d'une créance maritime ayant l'une des causes énumérées à l'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952.
3. Tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, mais aucun navire, à l'exception du navire même que concerne la réclamation, ne pourra être saisi pour une créance maritime ayant pour objet :
 - a) La propriété contestée d'un navire;
 - b) La copropriété contestée d'un navire ou sa possession ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
 - c) Toute hypothèque maritime ou tout mortgage.
4. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe par la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Dans son commentaire sur cet article, la Commission a expliqué qu'elle avait décidé d'en modifier le texte pour le mettre en harmonie avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

L'article 2 de cette Convention est rédigé comme suit : "Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques, ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort."

Aux termes du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1952, "créance maritime" signifie "allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :

- a) Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
- b) Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- c) Assistance et sauvetage;
- d) Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e) Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f) Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g) Avarie commune;
- h) Prêt à la grosse;
- i) Remorquage;
- j) Pilotage;
- k) Fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- l) Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
- m) Salaire des capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
- n) Débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affrêteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;

- o) La propriété contestée d'un navire;
- p) La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
- q) Toute hypothèque maritime et tout mortgage.

En 1956, cependant, la Commission a décidé, pour des raisons qu'elle a exposées au paragraphe 4 de son commentaire sur l'article 21 (voir A/3159), de renoncer à mettre le texte de cet article en harmonie avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1952. Le projet de 1956 est donc analogue à celui de 1954, à ceci près qu'il compte trois paragraphes au lieu de deux.

Il y a lieu de noter également que le paragraphe 2 du texte de 1930 mentionne le droit pour l'Etat riverain "de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires... à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures.", alors que les dispositions correspondantes - paragraphe 3 - du texte actuel ne mentionnent pas ce droit. Le rapporteur spécial a indiqué que cette disposition n'était pas nécessaire puisque la Commission ne s'occupait que du problème de la mer territoriale, et qu'une référence aux eaux intérieures n'avait donc pas sa place dans le projet (A/CN.4/SR.306, paragraphe 46).

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 9)

L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. Il ne peut pratiquer à l'égard de ce navire de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile, que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale, en provenance des eaux intérieures.

SOUS-SECTION C : NAVIRES D'ETAT AUTRES QUE LES NAVIRES DE GUERRE

Navires d'Etat affectés à des fins commerciales

Article 22

Projet de 1956

Les règles prévues aux sous-sections A et B s'appliquent également aux navires d'Etat affectés à des fins commerciales.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Cet article a pour but de rendre applicable aux navires d'Etat affectés à des fins commerciales les dispositions des articles 15 à 21. Ces navires sont donc assimilés aux navires de commerce appartenant à des propriétaires privés, pour ce qui est de tous leurs droits et obligations en ce qui concerne le passage dans la mer territoriale.

Le principe énoncé dans cet article a été adopté par la Commission en 1954 (A/2693); il figurait alors à l'article 25 du projet. La Commission a expliqué qu'elle s'était inspirée des règles de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat.

Le texte des articles 1 à 3 de cette Convention est le suivant :

Article 1 : Les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

Article 2 : Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et que pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

Article 3 : 1. Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial, et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions par une mesure de justice quelconque ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

Toutefois, les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat, propriétaire du navire ou l'exploitant, sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité :

- 1) Pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation;
- 2) Pour les actions du chef d'assistance, de sauvetage et d'avaries communes;
- 3) Pour les actions du chef de réparation, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.

2. Les mêmes règles s'appliquent aux cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord des navires ci-dessus visés.

3. Les cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, ne seront pas l'objet de saisies, arrêts ou détentions par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

Toutefois, les actions du chef d'abordage et d'accident nautique, d'assistance et de sauvetage et d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant le tribunal ayant compétence en vertu de l'article 2.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, articles 8, 9 et 10)

Dans le rapport qu'elle a présenté en 1930, la Deuxième Commission déclarait dans ses observations relatives à l'article 10, que les navires d'Etat exploités à des fins commerciales devaient tomber sous le coup des articles 8 et 9. Les articles 8, 9 et 10 qui figurent dans le rapport de la Deuxième Commission ont la teneur suivante :

Article 8. L'Etat riverain ne peut procéder, à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage, que dans l'un ou l'autre des cas ci-après :

- 1) Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire;
- 2) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale;
- 3) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte aux droits de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Toutefois, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire.

Article 9. L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. Il ne peut pratiquer à l'égard de ce navire de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile, que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale. en provenance des eaux intérieures.

Article 10. Les règles ci-dessus énoncées, prévues par les articles 8 et 9, réservent la question du traitement des navires exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.

La deuxième Sous-Commission a formulé les Observations suivantes à propos de l'article 10 :

La question s'est posée de savoir si, à l'égard des navires appartenant à un Etat et exploités par lui à des fins commerciales, on pourrait se prévaloir de certains privilèges et immunités en ce qui concerne l'application des articles 8 et 9. La Convention de Bruxelles sur les immunités des navires d'Etat s'occupe de l'immunité au sujet de la juridiction civile. En s'inspirant des principes et des définitions adoptés dans cette Convention (voir notamment l'article 3), on a stipulé que les règles ci-dessus énoncées réservent la question du traitement des navires ainsi que des personnes exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial. Les navires d'Etat exploités à des fins commerciales tomberont donc sous le coup des articles 8 et 9.

Navires d'Etat affectés à des fins non commerciales

Article 23

Projet de 1956

Les règles prévues à la sous-section A s'appliquent aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

L'article 23 a pour but de rendre applicables aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales les dispositions de la sous-section A (articles 15 à 18). Pour ce qui est de l'application à ces navires de la sous-section B (articles 19 à 21), la Commission n'a pas encore pris position, bien qu'elle ait expressément déclaré dans son commentaire au sujet de l'article 23 que "la question de l'application de la sous-section D aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales est réservée".

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé comme article 21 le texte suivant, intitulé "Navires affectés à un service gouvernemental et non commercial" :

Les règles prévues par les articles 19 et 20^{1/} réservent la question du traitement des navires exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.

Comme l'indiquait le rapporteur spécial, ce texte était identique, quant au fond, à celui de l'article 10 du rapport présenté par la Deuxième Commission en 1930.

Dans son projet de 1954 (A/2693), la Commission n'a pas consacré un article spécial à cette catégorie de navires. En revanche, dans celui de 1955 (A/2934), elle a inclus un article 24 intitulé "Navires d'Etat affectés à des fins non commerciales". Cette article disait simplement : "Le statut de ces navires est réservé". Mais dans son commentaire, la Commission a déclaré ce qui suit :

^{1/} Les articles 19 et 20 de ce projet étaient intitulés respectivement : "Arrestation à bord d'un navire étranger" et "Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile".

La Commission a voulu marquer plus clairement qu'elle ne l'avait fait en 1954 que la question du traitement des navires d'Etat exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial - exception faite des navires de guerre dont s'occupe la section D - reste réservée. La Commission a cru devoir suivre à cet égard la Conférence de La Haye pour la codification du droit international de 1930.

Comme on l'a vu plus haut, la Commission, dans son projet de 1956, a précisé quelque peu le statut de ces navires en leur rendant applicables les dispositions des articles 15 à 18.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 10)

Les règles ci-dessus énoncées, prévues par les articles 8 et 9, réservent la question du traitement des navires exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.

Pour plus de détails, voir plus haut ce qui est dit à propos de l'article 22.

SOUS-SECTION D. NAVIRES DE GUERRE

Passage (des navires de guerre)

Article 24

Projet de 1956

L'Etat riverain peut subordonner le passage des navires de guerre dans la mer territoriale à une autorisation ou notification préalable. Normalement, il accordera le passage inoffensif, sous réserve de l'observation des dispositions des articles 17 et 18.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial avait proposé le texte suivant :

1. En règle générale, l'Etat riverain n'empêchera pas le passage des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalable.
2. L'Etat riverain a le droit de régler les conditions de ce passage.
3. Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface.
4. Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte, en ce qui concerne les navires de guerre, dans les détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer.

Comme l'indiquait le rapporteur spécial, les trois premiers paragraphes étaient empruntés à l'article 12 du rapport présenté par la Deuxième Commission en 1930; quant au paragraphe 4, il était analogue, mais non identique, au troisième alinéa des Observations jointes à l'article 12 par la Deuxième Commission en 1930. Le rapporteur expliquait qu'il en avait modifié le libellé eu égard à l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'Affaire du détroit de Corfou, où il est dit (C.I.J., Recueil 1949, pages 28 et 29) :

De l'avis de la Cour, il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les Etats, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerre par des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer,

sans obtenir au préalable l'autorisation de l'Etat riverain, pourvu que le passage soit innocent. A moins qu'une convention internationale n'en dispose autrement, un Etat riverain ne possède pas le droit d'interdire un tel passage par les détroits en temps de paix.

Le Gouvernement albanais ne conteste pas que le détroit nord de Corfou soit un détroit au sens géographique; ce qu'il conteste, c'est que ce détroit appartienne à la catégorie des voies maritimes internationales à l'égard desquelles il existe un droit de passage, parce que ce détroit ne présente qu'une importance secondaire, qu'il ne constitue même pas une route que l'on doive nécessairement emprunter, entre deux parties de haute mer, et parce qu'il ne sert presque exclusivement qu'au trafic local en provenance et à destination des ports de Corfou et de Saranda.

On peut se demander si le critérium décisif est à rechercher dans le volume du trafic qui passe par le détroit ou dans l'importance plus ou moins grande de celui-ci pour la navigation internationale. Le critère décisif paraît plutôt devoir être tiré de la situation géographique du détroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de haute mer, ainsi que du fait que le détroit est utilisé aux fins de la navigation internationale. On ne saurait non plus tenir pour décisive la considération selon laquelle ce détroit n'est pas une route à emprunter nécessairement entre deux parties de haute mer, mais seulement un itinéraire facultatif pour la navigation entre la mer Egée et l'Adriatique. Le détroit nord de Corfou n'en a pas moins été une route utile au trafic international.

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté, comme article 26, le texte suivant :

1. Sauf cas exceptionnels, les navires de guerre jouiront du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale sans autorisation ou notification préalable.
2. L'Etat riverain a le droit de régler les conditions de ce passage. Il peut l'interdire dans les conditions prévues à l'article 20^{1/}.

1/ L'article 20 du projet de 1954 était ainsi conçu :

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public ou à ceux de ses autres intérêts que l'existence d'une mer territoriale a pour but de sauvegarder et, en ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.
2. L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage inoffensif s'il le juge nécessaire pour le maintien de l'ordre public et de la sécurité. Dans ce cas, l'Etat riverain doit dûment publier cette mesure de suspension.

3. Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

4. Le passage des navires de guerre ne peut être entravé dans les détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant qui est devenu

l'article 25 :

1. L'Etat riverain peut subordonner le passage des navires de guerre dans la mer territoriale à une autorisation ou notification préalable. Normalement, il accordera le passage inoffensif sous réserve de l'observation des dispositions des articles 18^{1/} et 19^{2/}.

1/ L'article 18 du projet de 1955 était ainsi conçu :

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présentes règles l'autorisent à sauvegarder.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a en outre le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

3. L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage s'il le juge indispensable à la sauvegarde des droits prévus à l'alinéa premier. Dans ce cas, il doit publier cette mesure de suspension.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui servent normalement, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer.

2/ L'article 19 du projet de 1955 était ainsi conçu :

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présentes règles et les autres règles du droit international, notamment en ce qui concerne :

- a) La sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage;
- b) La protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires;
- c) La conservation des ressources biologiques de la mer;
- d) Les droits de pêche, de chasse et droits analogues appartenant à l'Etat riverain;
- e) Tout levé hydrographique.

2. Il ne peut entraver le passage inoffensif dans les détroits qui servent normalement, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer.

3. Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

La Commission a expliqué qu'après "avoir pris connaissance des observations faites par certains gouvernements et après nouvel examen de cette matière", elle avait cru devoir modifier cet article "de manière à souligner le droit de l'Etat riverain de subordonner à une autorisation ou notification préalable le droit de passage des navires de guerre dans la mer territoriale". La Commission a estimé toutefois que, si une autorisation préalable était exigée, elle ne devrait normalement pas être soumise à d'autres conditions que celles prévues pour les navires de commerce aux articles 18 et 19 du projet de 1955 (le texte de ces articles est reproduit dans les notes de bas de page). Il était possible que dans certaines parties de la mer territoriale ou dans certaines circonstances spéciales l'Etat riverain estime nécessaire de limiter plus strictement le droit de passage des navires de guerre que celui des navires de commerce. Il est apparu à la Commission que le texte de 1955 reconnaissait ce droit d'une façon plus nette que le texte de 1954. Mais, a-t-elle ajouté, dans les détroits qui servent normalement à mettre en communication deux parties de la haute mer, le droit de passage ne doit pas être subordonné à une autorisation ou notification préalable.

Dans le projet de 1956, les deuxième et troisième paragraphes du projet de 1955 ont disparu. Mais, comme l'a expliqué la Commission, le deuxième paragraphe est superflu puisque le paragraphe 4 de l'article 17, qui s'applique aux navires de guerre aussi bien qu'aux navires de commerce, exprime la même idée; le troisième paragraphe est également superflu puisque la même idée est formulée dans le paragraphe 5 de l'article 15, qui s'applique aux sous-marins militaires aussi bien qu'aux sous-marins de commerce.

On remarquera que dans l'Affaire du détroit de Corfou, la Cour internationale de Justice, tout en reconnaissant que les Etats, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerre par des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer, sans obtenir au préalable l'autorisation de l'Etat riverain, pourvu que le passage soit innocent, n'a pas réglé la question de savoir "si les Etats ont, en droit international, un droit de faire passer en temps de paix des navires de guerre par les eaux territoriales non comprises dans un détroit"

(C.I.J., Recueil 1949, pages 28 à 30).

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 12)

En règle générale, l'Etat riverain n'empêchera pas le passage des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalable.

L'Etat riverain a le droit de régler les conditions de ce passage.

Les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

La Deuxième Commission a ajouté les Observations suivantes :

En statuant que l'Etat riverain n'empêchera pas le passage inoffensif des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale, on ne fait que consacrer la pratique existante. Il est également en conformité avec cette pratique qu'on n'établisse pas une règle stricte et absolue, mais qu'on laisse à l'Etat la faculté d'interdire, dans des cas exceptionnels, le passage des navires de guerre étrangers.

L'Etat riverain peut réglementer les conditions du passage, notamment en ce qui concerne le nombre des unités étrangères passant simultanément dans sa mer territoriale, considérée soit dans son ensemble, soit par secteur, sans toutefois, en règle générale, pouvoir exiger pour ce passage une autorisation ou même une notification préalable.

Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte en ce qui concerne les navires de guerre dans les détroits entre deux parties de la haute mer servant à la navigation internationale.

On notera aussi que, sous le titre "Passage de navires de guerre dans les détroits", la deuxième Sous-Commission a recommandé ce qui suit :

Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte, même en ce qui concerne les navires de guerre dans les détroits entre deux parties de la haute mer servant à la navigation internationale.

La Sous-Commission a ajouté les Observations suivantes :

D'après l'article précédent, les eaux des détroits sont, pour autant qu'il ne s'agit pas de haute mer, des eaux territoriales. Il importe d'assurer, dans toutes les circonstances, le passage des navires de commerce et des bâtiments de guerre dans les détroits, entre deux parties de la haute mer qui forment des routes ordinaires pour la navigation internationale.

Inobservation des règles (par les navires de guerre)

Article 25

Projet de 1956

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

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/53), le rapporteur spécial reproduisait le texte de l'article 13 du rapport présenté par la Deuxième Commission en 1930; ce texte est le suivant :

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

En 1954 (A/2693), la Commission a adopté le texte suivant, qui était alors l'article 27 :

1. Les navires de guerre sont tenus de respecter, lors du passage dans la mer territoriale, les lois et règlements de l'Etat riverain.

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

La Commission a expliqué que la disposition du premier paragraphe n'envisageait point de limiter, en quoi que ce soit, l'exterritorialité du navire de guerre lors du passage dans la mer territoriale. Son but était seulement de "faire ressortir que, tant qu'il se trouve dans la mer territoriale de l'Etat riverain, le navire de guerre doit se conformer aux lois et règlements de cet Etat, en ce qui concerne la navigation, la sécurité, les questions sanitaires, la pollution des eaux et

autres matières similaires". Mais en 1955 (A/2934), la Commission a supprimé le premier paragraphe en expliquant qu'il était devenu superflu puisque l'article relatif à l'obligation qu'ont les navires étrangers de respecter les lois et règlements de l'Etat riverain avait été rendu applicable à tous les navires, y compris les navires de guerre.

Projet correspondant de 1930 (Appendice I, article 13)

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

DEUXIEME PARTIE

LA HAUTE MER

SECTION I. REGIME GENERAL

Définition de la haute mer

Article 26

Projet de 1956

1. On entend par "haute mer" toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale, telle qu'elle est envisagée dans la première partie, ou aux eaux intérieures d'un Etat.

2. Sont considérées comme des "eaux intérieures" les eaux situées à l'intérieur de la ligne de base de la mer territoriale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79) présenté en 1954, le rapporteur spécial a proposé, à l'article premier, la définition suivante :

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

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté comme article premier des articles provisoires relatifs au régime de la haute mer un texte libellé comme suit :

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

La Commission a expliqué que lorsqu'elle s'était occupée du problème connexe du droit de la mer territoriale, elle s'était efforcée de fixer les limites extérieures de la mer territoriale et elle avait indiqué les lignes de base à partir desquelles la mer territoriale devrait être mesurée. La Commission a également déclaré que "les eaux se trouvant en deçà de ces lignes de base appartiennent aux eaux intérieures". Elle a enfin fait observer que le texte de cet article (c'est-à-dire l'article premier du projet de 1955) et les articles relatifs à la mer territoriale fournissaient une définition de la haute mer.

Liberté de la haute mer

Article 27

Projet de 1956

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer comporte notamment :

1. La liberté de la navigation;
2. La liberté de la pêche;
3. La liberté d'y poser des câbles sous-marins et des pipe-lines;
4. La liberté de la survoler.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial proposait le texte suivant (article 2) :

La haute mer ne peut être l'objet d'actes de souveraineté ou de domination territoriale de la part des Etats.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant (article 2) :

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut la soumettre à sa juridiction. La liberté de la haute mer comporte notamment :

1. La liberté de la navigation;
2. La liberté de la pêche;
3. La liberté d'y poser des câbles sous-marins et des pipe-lines;
4. La liberté de la survoler.

SOUS-SECTION A. NAVIGATION

Droit de navigation

Article 28

Projet de 1956

Tous les Etats ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

En 1955 (A/2934), la Commission avait adopté l'article suivant (article 3) :

Tous les Etats ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Nationalité des navires; Statut des navires;
Navires naviguant sous deux pavillons

Articles 29, 30 et 31

(Il est commode d'examiner ces trois articles conjointement)

Projet de 1956

Article 29 :

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres Etats, il doit exister un lien réel entre l'Etat et le navire.

2. Le droit d'un navire de commerce de battre le pavillon d'un Etat se prouve par des documents émanant des autorités de cet Etat.

Article 30 :

Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

Article 31 :

Le navire naviguant sous deux ou plusieurs pavillons dont il fera usage à sa convenance ne pourra se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et pourra être assimilé à un navire sans nationalité.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, pages 7 et 8), le rapporteur spécial avait déclaré ce qui suit :

L'attribution aux navires de mer d'une identité et d'une nationalité est le corollaire du principe du libre usage de la haute mer. D'une façon générale, il appartient à tout Etat souverain de décider à qui il accordera le droit d'arborer son pavillon et de fixer les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis. Toutefois, pour être en toutes circonstances efficace, il faut que la législation d'un Etat sur cette matière ne s'écarte pas trop des principes qui ont été adoptés par le plus grand nombre des Etats et qui peuvent de ce fait même être considérés comme formant à cet égard un élément du droit international. C'est pourquoi il serait utile - comme l'ont dit M. T.M.C. Asser et Lord Reay dans leur rapport à l'Institut de droit international à Venise en 1896 - "sinon de faire adopter, à l'égard de la nationalité des navires, des règles entièrement uniformes - ce qui, peut-être, serait bien difficile à obtenir - du moins d'opérer un rapprochement entre les lois des différents Etats quant aux principes fondamentaux de la matière."

Jusqu'à présent il n'a pas été possible de fixer des règles uniformes à ce sujet, et la divergence des législations nationales entraîne certaines difficultés. Il semble qu'il y aurait peu de chances pour qu'une tentative d'unification fût couronnée de succès et la Commission pensera peut-être qu'il n'y a pas lieu de retenir ce sujet.

Le rapporteur spécial déclarait également qu'à son avis un navire sans nationalité ne devrait être traité comme pirate que si, en fait, il commet des actes de piraterie; il se demandait toutefois si la question était, du point de vue pratique, assez importante pour que la Commission la mette à l'étude. Il se demandait également si la question des navires qui possèdent deux nationalités ou plus présentait assez d'importance pour que l'on interroge les gouvernements sur leur pratique à cet égard.

Les deux paragraphes qui suivent figurent, sous le titre "Nationalité du navire", dans le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa deuxième session tenue en 1950 (A/1316) :

185. La Commission a estimé qu'il convenait de chercher à déterminer les principes généraux qui régissent cette matière dans les différents pays. Elle a invité le rapporteur spécial à lui soumettre un nouveau rapport à ce sujet, lors de sa prochaine session.

186. En ce qui concerne la question des navires sans nationalité et celle des navires qui possèdent deux nationalités ou plus, la Commission a adopté le principe suivant lequel tout navire doit avoir un pavillon et un seul.

A propos de la nationalité des navires, le rapporteur spécial, dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 9), a proposé d'énoncer comme "principes adoptés par la presque-totalité des Etats et formant la base du droit international à cet égard" les règles suivantes :

1. Le navire doit être pour plus de la moitié la propriété :
 - a) De nationaux, ou de personnes établies sur le territoire de l'Etat du pavillon;
 - b) D'une société en ncm collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des associés personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes établies sur le territoire de l'Etat du pavillon;
 - c) D'une société par actions nationale qui a son siège sur le territoire de l'Etat du pavillon;
2. Le capitaine doit avoir la nationalité de l'Etat du pavillon.

A sa troisième session, en 1951, la Commission a provisoirement adopté le texte qui suit (voir A/CN.4/SR.121, paragraphes 59 à 102; A/1858, paragraphe 79; et A/CN.4/51, page 3) :

En général un Etat peut fixer les conditions auxquelles il autorise un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon; pourtant, la pratique générale des Etats a établi des conditions minimums qui doivent être réunies pour que le caractère national du navire soit reconnu par les autres Etats. Ces conditions minimums sont :

- Le navire doit être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :
- a) De nationaux ou de personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat;
 - b) D'une société en ncm collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes domiciliées sur le territoire de l'Etat;
 - c) D'une société par actions constituée conformément à la législation de l'Etat et ayant son siège sur le territoire de cet Etat.

Le rapporteur spécial avait proposé d'exiger que le capitaine du navire ait la nationalité de l'Etat du pavillon; la Commission a estimé que cette règle serait trop rigoureuse. S'il était souhaitable que le capitaine possédât la nationalité de l'Etat du pavillon, il fallait aussi tenir compte du fait que certains pays sont actuellement à court de personnel qualifié (A/CN.4/SR.121, paragraphes 103 à 127).

Les articles et les commentaires qui suivent figurent dans le sixième rapport du rapporteur spécial (A/CN.4/79) :

Article 7 : Les navires de commerce naviguant en haute mer sont soumis, à l'exclusion de toute autre autorité, à la juridiction de l'Etat du pavillon.

Commentaire : Tout Etat pourra exercer son autorité sur les navires battant son pavillon. L'absence de souveraineté territoriale en haute mer ne permet, en effet, d'appliquer au navire y naviguant que l'ordre juridique de cet Etat. L'explication juridique la plus répandue consiste à considérer le navire en haute mer comme une partie du territoire de cet Etat. Il s'agit de la théorie de la territorialité du navire qui, dans le passé, a reçu une large adhésion. Plusieurs auteurs contemporains l'ont défendue et elle a été soutenue par le Gouvernement des Etats-Unis; la Cour permanente de Justice internationale l'a fait sienne dans l'affaire du Lotus. Toutefois, la plupart des auteurs la rejettent et ont critiqué la Cour pour avoir repris l'idée de l'assimilation du navire au territoire. Le Gouvernement britannique a toujours maintenu l'opinion émise par Lord Stowell en 1804 que "le grand principe fondamental du droit maritime britannique est que les navires en haute mer ne font pas partie du territoire de l'Etat". Selon cette opinion, il n'est aucunement besoin, pour expliquer la condition juridique du navire, d'invoquer l'idée de territorialité. Les choses se passent "comme si le navire était territoire de l'Etat du pavillon", mais elles ne se passent pas ainsi "parce que le navire serait territoire de l'Etat du pavillon" (Gidel, Le droit international public de la mer, III, pages 241 et 251).

Le rapporteur est d'avis que cette controverse est de caractère plutôt académique et qu'il n'y a pas lieu, pour la Commission du droit international, de retenir ce point. Il suffit de poser le principe tel qu'il a été formulé dans l'article proposé.

Article 8 : Peuvent être soumis en haute mer à l'exercice du droit de visite et de perquisition de la part des bâtiments publics des Etats tous navires non autorisés à battre le pavillon d'un Etat. Toutefois, de tels navires ne seront traités comme pirates que s'ils se rendent coupables d'actes de piraterie.

Commentaire : Un certain nombre d'auteurs assimilent le navire sans nationalité au pirate qui peut être traité comme hostis humani generis. Toutefois, cette opinion prête le flanc à la critique. Le navire sans nationalité ne doit subir ce traitement que si, en fait, il commet des actes de piraterie. Dans les cas contraires les bâtiments publics pourront exercer à son égard le droit de visite et de perquisition, l'amener dans un de leurs ports en vue d'un contrôle, et lui en refuser l'entrée à des fins de commerce, mais ils ne pourront le traiter comme pirate.

Article 9 : Le navire naviguant sous deux ou plusieurs pavillons ne pourra se prévaloir, vis-à-vis des Etats tiers, d'aucune des ces nationalités et sera assimilé à un navire sans nationalité.

Commentaire : Certains auteurs sont d'avis qu'un navire naviguant sous deux pavillons ne pourra se réclamer d'aucun d'eux en vue de sa protection. D'autres, estimant qu'un Etat n'a pas le droit de délivrer une lettre de mer à un navire qui obtiendrait de ce fait une seconde nationalité, déclarent que seule l'attribution de la seconde nationalité est nulle; un certain nombre de traités de commerce contiennent en effet une stipulation suivant laquelle, exception faite du cas de vente judiciaire, les navires de l'une des parties ne sauraient obtenir la nationalité de l'autre sans qu'un certificat de retrait de pavillon ait été présenté. Le rapporteur spécial a cru devoir se prononcer en faveur de la première alternative.

Article 10 : Chaque Etat peut établir les conditions sous lesquelles il autorisera un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres Etats, le navire devra être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :

- a) Soit de nationaux ou de personnes établies sur le territoire dudit Etat;

- b) Soit d'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont la moitié des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes établies sur le territoire dudit Etat;
- c) Soit d'une société par actions constituée conformément à la législation de cet Etat et y ayant son siège.

Commentaire : Le texte de cet article suit de très près celui adopté par la Commission lors de sa troisième session avec une seule voix dissidente (A/CN.4/SR.121, paragraphes 10-102). Le rapporteur spécial a apporté certaines modifications à la rédaction dudit article; au lieu de parler de personnes "domiciliées" sur le territoire de l'Etat il lui paraît opportun d'exiger que les personnes soient "établies" sur le territoire de l'Etat; il semble en effet préférable d'imposer l'établissement de fait sur le territoire et de ne pas se contenter d'un domicile légal.

Le rapporteur spécial avait proposé d'exiger comme l'une des conditions requises pour l'acquisition du pavillon que le capitaine eût la nationalité de l'Etat intéressé. Il avait fait observer qu'il s'agissait ici d'une pratique très répandue, notamment si l'on considère le tonnage de la marine marchande des pays qui prescrivent cette condition en le comparant au total mondial. Il avait fait valoir que la nationalité du capitaine était de la plus grande importance pour l'octroi du caractère national à un navire et qu'elle pouvait offrir certaines garanties en ce qui concerne l'application à bord de la législation du pays du pavillon. La majorité de la Commission a toutefois jugé la règle trop rigoureuse; tout en admettant qu'il y avait intérêt à ce que le capitaine possédât la nationalité du pavillon, elle était d'avis qu'il fallait tenir compte du fait que certains pays, à l'heure actuelle, ne disposaient pas d'un personnel suffisant pour leur permettre de remplir cette condition (A/CN.4/SR.121, paragraphes 103-127).

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté les textes suivants :

Article 4 (Statut des navires) : Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés. Ils naviguent sous son pavillon et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer.

Article 5 (Droit de pavillon) : Chaque Etat fixe sur son territoire les conditions d'immatriculation de ses navires et du droit de battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres Etats, le navire devra :

1. Soit être un navire appartenant à l'Etat; ou
2. Soit être pour plus de la moitié la propriété :
 - a) De nationaux ou de personnes légalement domiciliées et résidant effectivement sur le territoire de l'Etat; ou
 - b) D'une société en nom collectif ou en commandite, dont la majorité des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes légalement domiciliées et résidant effectivement sur le territoire de l'Etat; ou
 - c) D'une société par actions constituée conformément à la législation de cet Etat et y ayant son siège effectif.

Article 6 (Navires naviguant sous deux pavillons) : Le navire naviguant sous deux ou plusieurs pavillons ne pourra se prévaloir, vis-à-vis des Etats tiers, d'aucune de ces nationalités et pourra être assimilé par eux à un navire sans nationalité.

L'Institut de droit international, à sa session de Venise de 1896 dont il a été question plus haut, avait adopté les règles suivantes :

SECTION I. ACQUISITION DU DROIT AU PAVILLON D'UN ETAT

ARTICLE PREMIER. Le navire doit être inscrit sur le registre tenu à cet effet par les fonctionnaires compétents, conformément aux lois de l'Etat.

ARTICLE 2. Pour être inscrit sur ce registre, le navire doit être, pour plus de moitié, la propriété :

1. De nationaux, ou
2. D'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont plus de la moitié des associés personnellement responsables sont nationaux, ou
3. D'une société par actions (anonyme ou en commandite) nationale, dont deux tiers au moins des membres de la direction sont nationaux; la même règle s'applique aux associations et autres personnes juridiques possédant des navires.

ARTICLE 3. L'entreprise (qu'il s'agisse d'armateurs individuels, de sociétés ou de corporations) doit avoir son siège dans l'Etat dont le navire doit porter le pavillon et où il doit être enregistré.

ARTICLE 4. Chaque Etat déterminera les conditions à remplir pour qu'on puisse être nommé capitaine ou premier officier d'un navire de commerce : mais la nationalité du capitaine ou celle des membres de l'équipage ne formera pas une condition pour l'acquisition ou la perte du droit au pavillon national.

SECTION II. PERTE DU DROIT AU PAVILLON D'UN ETAT

ARTICLE 5. La perte d'une des conditions dans lesquelles ce droit peut être obtenu ne le fera perdre qu'après que le navire aura été rayé sur le registre. Cette radiation se fera à la requête des propriétaires ou de la direction du navire, ou bien d'office par l'autorité chargée de tenir le registre, sauf les dispositions des articles 7 et 8 ci-après.

ARTICLE 6. Le propriétaire ou la direction qui aura négligé de faire à cette autorité la communication nécessaire sera passible d'une amende.

ARTICLE 7. Si la mutation de la propriété d'une part dans un navire avait pour effet la perte du droit au pavillon, il serait accordé aux propriétaires un délai convenable, pour prendre les mesures nécessaires à l'effet soit de faire conserver au navire sa nationalité ancienne, soit de lui en faire obtenir une autre.

ARTICLE 8. Si, après l'expiration de ce délai, les intéressés n'ont pas pris les mesures nécessaires pour atteindre un de ces deux buts, le navire est rayé sur le registre, et celui qui est la cause de la perte de la nationalité ou ses héritiers, si la nationalité a été perdue par sa mort, sont passibles d'une amende.

SECTION III. ACQUISITION PROVISOIRE DU DROIT AU PAVILLON

ARTICLE 9. L'acquisition provisoire du droit au pavillon a lieu dans deux cas :

1. Quand un navire, construit à l'étranger, ne peut acquérir définitivement le droit au pavillon qu'après son arrivée dans un des ports de l'Etat du propriétaire;
2. Quand un navire change de propriétaire pendant qu'il se trouve dans un port étranger.

ARTICLE 10. Dans chacun de ces deux cas, les consuls et agents consulaires établis dans le pays où se trouve le navire seront chargés de délivrer un certificat provisoire, si les conditions matérielles que la loi impose pour acquérir la nationalité du navire sont remplies; ce certificat ne sera valable que pendant une période à déterminer par la loi.

A propos de la nationalité des navires, il y a lieu de noter que, dans l'Affaire Nottebohm (C.I.J. Recueil 1955, page 4), la Cour internationale de Justice a énoncé certains principes en ce qui concerne l'obligation pour un Etat de reconnaître la législation d'un autre Etat en matière de nationalité. Bien qu'en l'espèce il fût question de la nationalité des personnes physiques - il s'agissait notamment de savoir si la nationalité liechtensteinoise conférée à M. Friedrich Nottebohm par une naturalisation intervenue en 1939 pouvait être valablement invoquée, devant la Cour, par le Liechtenstein à l'encontre du Guatemala - la Cour a néanmoins étudié le problème de la nationalité d'un point de vue général. Il est donc possible que certains des principes posés par la Cour soient également valables dans le cas de la nationalité des navires, en particulier pour ce qui est des circonstances dans lesquelles un Etat peut ou non être obligé de reconnaître le caractère national des navires d'autres Etats. (Voir, dans l'arrêt de la Cour, les pages 20 à 23.)

Immunité des navires de guerre

Article 32

Projet de 1956

1. Les navires de guerre naviguant en haute mer jouissent d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.
2. Aux fins des présents articles, sous la dénomination de "navire de guerre" on entend un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial proposait le texte suivant (article 11) :

1. Les navires de guerre naviguant en haute mer jouiront en toutes circonstances d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.
2. Sous la dénomination de "navire de guerre" on entend des navires appartenant à la marine de guerre de l'Etat. Le commandant doit être au service de l'Etat. Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte ci-après (article 7) :

1. Les bâtiments de guerre naviguant en haute mer jouiront d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.
2. Sous la dénomination de "bâtiment de guerre" on entend des navires appartenant à la marine de guerre de l'Etat. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

La Commission a indiqué que sa définition du "bâtiment de guerre" était fondée sur les articles 3 et 4 de la Convention de La Haye (No VII) du 18 octobre 1907 relative à la transformation de navires de commerce en bâtiments de guerre. Le préambule et les articles 1 à 4 de cette convention sont libellés comme suit :

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse; etc. :

Considérant qu'en vue de l'incorporation en temps de guerre de navires de la marine marchande dans les flottes de combat, il est désirable de définir les conditions dans lesquelles cette opération pourra être effectuée;

Que, toutefois, les Puissances contractantes n'ayant pu se mettre d'accord sur la question de savoir si la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre peut avoir lieu en pleine mer, il est entendu que la question du lieu de transformation reste hors de cause et n'est nullement visée par les règles ci-dessous;

Désirant conclure une convention à cet effet, ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

(Désignation des Plénipotentiaires)

Lesquels, après avoir déposé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. Aucun navire de commerce transformé en bâtiment de guerre ne peut avoir les droits et les obligations attachés à cette qualité, s'il n'est placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la Puissance dont il porte le pavillon.

Article 2. Les navires de commerce transformés en bâtiments de guerre doivent porter les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de leur nationalité.

Article 3. Le commandant doit être au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes. Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire.

Article 4. L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Immunité des autres navires d'Etat

Article 33

Projet de 1956

En ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par d'autres Etats que l'Etat du pavillon, les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental, commercial ou non commercial sont assimilés à des navires de guerre et jouissent de la même immunité.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial proposait le texte suivant (article 12) :

Les yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, sont, en ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par d'autres Etats que l'Etat du pavillon, assimilés à des navires de guerre.

Le rapporteur spécial indiquait que ce texte avait été emprunté à l'article 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles le 10 avril 1926. Les trois premiers articles de cette convention sont ainsi conçus :

Article premier. Les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

Article 2. Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et que pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

Article 3. 1) Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial, et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions par une mesure de justice quelconque ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

Toutefois, les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat, propriétaire du navire ou l'exploitant, sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité :

1. Pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation;
 2. Pour les actions du chef d'assistance, de sauvetage et d'avaries communes;
 3. Pour les actions du chef de réparation, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.
- 2) Les mêmes règles s'appliquent aux cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord des navires ci-dessus visés.
- 3) Les cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, ne seront pas l'objet de saisies, arrêts ou détentions par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

Toutefois, les actions du chef d'abordage et d'accident nautique, d'assistance et de sauvetage et d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant le tribunal ayant compétence en vertu de l'article 2.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant (article 8) :

En ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par d'autres Etats que l'Etat du pavillon, les yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments, appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental, sont assimilés à des bâtiments de guerre.

Dans son commentaire sur l'article 8, la Commission a expliqué comme suit pourquoi elle s'était écartée du texte proposé par le rapporteur spécial :

"Tout en se rendant compte des objections soulevées contre la reconnaissance de l'immunité aux navires de commerce affectés à un service gouvernemental, objections qui ont conduit à leur refuser ce droit dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles le 10 avril 1926, la Commission a cru qu'en ce qui concerne la navigation en haute mer, il n'existait pas de raisons suffisantes pour ne pas attribuer aux navires d'Etat, affectés à un service gouvernemental commercial, la même immunité qu'aux autres navires d'Etat."

En insérant dans le projet de 1956, après les mots "service gouvernemental", les mots "commercial ou non commercial", la Commission a manifesté plus clairement encore son intention d'accorder l'immunité aux navires d'Etat, qu'ils soient affectés à un service commercial ou à un service non commercial.

Sécurité de la navigation

Article 34

Projet de 1956.

1. Tout Etat est tenu d'édicter à l'usage des navires soumis à sa juridiction des règles tendant à assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :
 - a) L'emploi des signaux, le maintien des communications et la prévention des abordages;
 - b) L'équipage, qui doit répondre aux besoins du navire et jouir de conditions de travail raisonnables;
 - c) La construction, l'équipement du navire et son aptitude à tenir la mer.
2. En édictant ces règles, tout Etat est tenu de se conformer aux normes internationalement acceptées. Il prendra les mesures nécessaires pour assurer le respect desdites règles.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées.

En 1950 (A/1316, paragraphes 188-189), la Commission a décidé en principe d'étudier la question de la prévention des abordages et celle de la sécurité en mer. En outre, au paragraphe 81 de son rapport sur les travaux de sa troisième session en 1951 (A/1858), la Commission déclare ce qui suit :

Après avoir accepté la proposition du rapporteur, tendant à inclure dans la codification du régime de la haute mer des règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Commission a chargé le rapporteur spécial de poursuivre son étude de la question.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 9), le rapporteur spécial a proposé le texte suivant :

Les Etats sont tenus de s'abstenir d'édicter des règles en contradiction avec celles qui ont été établies de concert par la plupart des autres Etats maritimes, dans la mesure où une telle contradiction pourrait compromettre la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial a proposé le texte ci-après (article 13) :

Ne peuvent être édictées par aucun Etat des règles qui seront en contradiction avec celles établies d'un commun accord par la majorité des Etats maritimes, au cas où une telle contradiction compromettrait la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Il y a ajouté le commentaire que voici :

La Commission a déclaré, lors de sa deuxième session, qu'elle attache une grande importance aux règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer, et prévues à l'Annexe B de l'Acte final de la Conférence de Londres en 1948. Elle a prié le rapporteur spécial d'étudier la question et de s'efforcer de déduire de ces règles les principes que la Commission pourra examiner (A/1316, paragraphe 188).

La Conférence de 1948 a rédigé un acte final où il est dit ce qui suit :

"A la suite de ces délibérations... la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948), destinée à remplacer la Convention de 1929... Les membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leurs discussions l'actuel règlement international pour prévenir les abordages en mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ce règlement et elle a, en conséquence, approuvé les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1948), mais a décidé de ne pas annexer ces règles révisées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948). La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni... lorsqu'un accord équivalant à une unanimité aura été obtenu en faveur de l'acceptation des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1948), à fixer la date à partir de laquelle les règles doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter."

La date en question est fixée au 1er janvier 1954.

Le rapporteur a élaboré, dans son deuxième rapport (A/CN.4/42), certains principes qui, à son avis, peuvent être dégagés des règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer. La Commission les a examinés pendant sa troisième session (A/CN.4/SR.122, paragraphes 107-117 et A/CN.4/SR.123, paragraphes 7-60). Plusieurs de ses membres ont manifesté la crainte que la Commission ne dépasse les limites de sa compétence en abordant l'examen des questions d'ordre technique ici envisagées. Tout en admettant qu'il était désirable d'unifier la réglementation de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Commission était d'avis qu'il ne lui appartenait pas de s'occuper de ce problème et qu'elle devait rattacher ses propres travaux à

ceux entrepris par des organismes compétents déjà existants ou qui sont sur le point d'être créés. Selon certains membres cependant ce serait faire oeuvre de codification que de prescrire aux Etats de s'abstenir d'édicter des règles en contradiction avec celles établies de concert par les autres Etats maritimes. D'après eux une telle obligation aurait une réelle utilité, sans attribuer pour autant aux principales Puissances maritimes des pouvoirs exclusifs en matière de réglementation de la police de la navigation, pouvoirs qui obligerait les autres Etats à adopter les règles ainsi établies. Il semble nécessaire, cependant, d'éviter que certains Etats, en édictant des règles en contradiction avec celles établies par la majorité des autres Etats maritimes, puissent mettre en péril la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'est ce qui justifie aux yeux du rapporteur spécial le projet d'article ci-dessus qu'il soumet à la Commission.

Dans le même rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial proposait le texte suivant (article 15) :

Dans la mesure où l'emploi de signaux divergents est de nature à compromettre la sécurité de la navigation, les Etats sont tenus de prescrire à leurs navires l'emploi en haute mer des signaux utilisés par la majorité des bâtiments participant à la navigation internationale.

Il ajoutait le commentaire ci-après :

L'établissement du code international des signaux fut le résultat d'une entente internationale sans que ce code eût été incorporé dans une convention. Le code international préparé par une commission britannique fut publié par le Board of Trade en 1857 ("Commercial Code of Signals for the use of all Nations"). Après avoir subi une révision par une commission anglo-française, il fut rendu obligatoire aussi pour les bâtiments français (1864). De nouvelles éditions furent publiées en 1900 et en 1934 en consultation avec d'autres Puissances maritimes.

L'article tel qu'il a été rédigé ici garantit l'unité nécessaire du système de signalisation, sans imposer une trop grande rigidité dans les cas de moindre importance où l'inobservation des règles généralement adoptées ne met pas en péril la sécurité de la navigation internationale.

Divers accords touchant aux signaux maritimes furent conclus sous les

auspices de la Société des Nations, notamment l'Accord relatif aux signaux maritimes signé à Lisbonne le 23 octobre 1930; l'Accord sur les bateaux-feux gardés se trouvant hors de leur poste normal, signé à Lisbonne également le 23 octobre 1930, l'Accord relatif à un système uniforme de balisage maritime et le règlement y annexé, signé à Genève le 13 mai 1936. Il ne semble pas que le code ait à s'occuper expressément de ces matières.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté, sous le titre "Signaux et règles pour la prévention des abordages", un article 9 ainsi conçu :

Les Etats édicteront à l'usage de leurs navires des règles concernant l'emploi des signaux et la prévention des abordages en haute mer. Ces règles ne peuvent être en contradiction avec celles concernant la sauvegarde des vies en mer internationalement acceptées pour les navires constituant la plus grande partie du tonnage des bâtiments participant à la navigation en haute mer.

Lorsqu'elle a adopté comme critère de sécurité les "règles... concernant la sauvegarde des vies en mer internationalement acceptées pour les navires constituant la plus grande partie du tonnage des bâtiments participant à la navigation en haute mer", la Commission a indiqué que certains de ses membres préféraient prendre comme critère les règles acceptées par "la majorité des Etats maritimes" ou pour "la majorité des navires". "Toutefois", lit-on dans le commentaire, "la majorité de la Commission est d'avis qu'en ce qui concerne la sauvegarde des vies humaines en mer, les intérêts des Etats se mesurent par le nombre des personnes à bord des navires de chacun d'eux; le tonnage des navires semble donc le meilleur critère à adopter à cet égard".

Toutefois, à sa huitième session, en 1956, la Commission a préféré, comme il est dit dans son rapport, se servir d'une expression plus générale et parler de "normes internationalement acceptées".

En outre, elle a étendu la portée de l'article à d'autres questions importantes pour la sécurité en mer : l'équipage et ses conditions de travail, la construction, l'équipement du navire et son aptitude à tenir la mer, etc.

Les conventions de l'OIT énumérées ci-après ont trait aux conditions de travail à bord des navires^{1/} :

^{1/} Pour plus de détail, voir : Le Code international du travail, 1951, Volume I (Livre IX - Le statut international des gens de mer).

<u>No</u>	<u>Titre</u>	<u>Date d'adoption</u>
7	Age minimum (travail maritime)	9 juillet 1920
8	Indemnités de chômage (naufnage)	9 juillet 1920
9	Placement des marins	10 juillet 1920
15	Age minimum (soutiers et chauffeurs)	11 novembre 1921
16	Examen médical des jeunes gens (travail maritime)	11 novembre 1921
22	Contrat d'engagement des marins	24 juin 1926
23	Rapatriement des marins	23 juin 1926
27	Indication du poids sur les colis transportés par bateau	21 juin 1929
53	Brevets de capacité des officiers	24 octobre 1936
54	Congés payés des marins	24 octobre 1936
55	Obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer	24 octobre 1936
56	Assurance-maladie des gens de mer	24 octobre 1936
57	Durée du travail à bord et effectifs	24 octobre 1936
58	Age minimum (travail maritime) (révisée)	24 octobre 1936
68	Alimentation et service de table (équipage des navires)	27 juin 1946
69	Diplôme de capacité des cuisiniers de navire	27 juin 1946
70	Sécurité sociale des gens de mer	28 juin 1946
71	Pensions des gens de mer	28 juin 1946
72	Congés payés des marins (révisée)	28 juin 1946
73	Examen médical des gens de mer	29 juin 1946
74	Certificats de capacité de matelot qualifié	29 juin 1946
75	Logement des équipages	29 juin 1946
76	Salaires, durée du travail à bord et effectifs	29 juin 1946
91	Congés payés des marins (révisée)	18 juin 1949
92	Logement des équipages (révisée)	18 juin 1949
93	Salaires, durée du travail à bord et effectifs (révisée)	18 juin 1949

Compétence pénale en cas d'abordage

Article 35

Projet de 1956

1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine, ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne pourra être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont la personne accusée est le national.
2. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

En 1950 (A/1316, paragraphe 187), la Commission avait décidé de ne pas tenir compte, à ce stade, des problèmes de droit international que soulève la question de l'abordage. Elle avait toutefois jugé qu'il était important de déterminer quel était le tribunal compétent pour connaître des affaires criminelles nées d'un abordage.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 171), présenté en 1951, le rapporteur spécial proposait le texte suivant :

Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités d'un autre Etat que celui dont le navire portait le pavillon.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 5), présenté en 1952, le rapporteur spécial rappelait que sa proposition avait fait l'objet d'une assez longue discussion au cours de la troisième session de la Commission, en 1951 : certains membres l'avaient chaleureusement appuyée, alors que d'autres estimaient

injustifiées les critiques qu'elle formulait implicitement contre l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire du Lotus (C.P.J.I., série A, No 10)^{1/}. Après un examen minutieux des arguments pour et contre développés par les membres de la Commission, le rapporteur spécial a indiqué qu'il ne pouvait que maintenir sa proposition antérieure.

Dans son cinquième rapport (A/CN.4/69), qui était expressément consacré à cette question, le rapporteur spécial a examiné la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, que les représentants de douze Etats avaient signée à Bruxelles le 10 mai 1952. Le préambule et les articles premier, 2, 3 et 4 de cette Convention sont libellés comme suit :

Les Hautes Parties contractantes, ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu ce qui suit :

Article premier. Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Article 2. Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Article 3. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à ce qu'un Etat, au cas d'abordage ou autre événement de navigation, reconnaisse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux

^{1/} Voir le compte rendu de ces débats dans A/CN.4/SR.121 (paragraphe 128 à 151) et A/CN.4/SR.122 (paragraphe 1 à 109). A sa troisième session, la Commission a décidé qu'il convenait "de poser une règle en la matière, car la nécessité s'en est fait sentir" (A/1858, paragraphe 80).

certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 4. La présente Convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

En outre, les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales.

Le rapporteur spécial a présenté, au sujet des travaux de la Conférence de Bruxelles, les observations suivantes :

La Conférence a adopté comme point de départ la règle que la Convention doit énumérer de façon limitative les juridictions compétentes pour connaître des actes délictueux entraînant l'abordage, mais elle n'a plus adhéré à la règle élaborée antérieurement par le Comité maritime international, suivant laquelle cette compétence reviendrait uniquement au juge du pays dont le navire abordeur portait le pavillon au moment de l'abordage. Il s'est avéré au cours de la Conférence que certains Etats de tradition maritime désiraient absolument retenir la compétence pour "intenter des poursuites pénales ou disciplinaires contre leurs nationaux pour des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat, ou pour prendre des mesures appropriées à l'égard des certificats de compétence et licences qu'ils auront accordés". Toutefois, la Convention signée à Bruxelles, dans son article 3, ne confère pas expressément ces dernières compétences aux Etats signataires, mais elle déclare qu'aucune disposition de la Convention ne s'oppose à ce qu'un Etat reconnaisse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat. Cette disposition additionnelle répond aux exigences de la situation actuelle dans laquelle un nombre assez considérable de marins prêtent leurs services à la navigation des flottes marchandes

d'autres nations, dépourvues de tradition maritime ancienne. Les officiers en question sont brevetés dans leur propre pays, où ils ont reçu leur formation professionnelle, et il existe un intérêt réel pour ces pays à maintenir le niveau élevé de l'habileté des personnes licenciées par eux. Pour cette raison, ces pays tiennent à retenir la compétence pour intenter des poursuites pénales pour des infractions commises pendant que ces officiers servent à bord d'un navire sous pavillon étranger. Cette disposition est donc réapparue dans le texte de la Convention, bien qu'une disposition analogue ait été éliminée au cours des discussions au sein du Comité maritime international, tenues à sa conférence de Paris en 1937^{1/}.

Le rapporteur spécial a proposé en conséquence de remplacer son texte antérieur par l'un ou l'autre des textes suivants :

- a) Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation ou devant les tribunaux de l'Etat dont la personne en question est le national. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités d'un autre Etat que celui dont le navire portait le pavillon.
- b) Au cas d'abordage ou de tout autre accident concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du

^{1/} A la session du Comité maritime international qui s'était tenue à Paris en 1937, M. Léopold Dor avait, au nom de la Commission internationale, présenté le texte suivant :

Au cas d'abordage en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont il est ressortissant ou de celui dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage.

Toutefois, le texte finalement adopté par la Conférence était conçu comme suit :

Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation, en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation

(Voir : Comité maritime international, Bulletin No 102, p. 67 et 298).

capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation, ou bien de l'Etat dont les personnes en question sont les nationaux.

Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial a proposé de retenir la seconde de ces versions comme texte de l'article 20. Il indiquait également que la conférence de Bruxelles, du seul fait qu'elle avait eu lieu, ne dispensait pas de faire figurer dans le projet de la Commission un article conçu en ces termes. A son avis, l'entrée en vigueur d'une convention conclue à ce sujet entre les Etats maritimes ayant l'habitude de participer aux conférences du droit maritime ne suffisait point à protéger les marins contre les dangers des poursuites pénales dont ils peuvent faire l'objet de la part des Etats se tenant à l'écart de pareilles conventions.

Le rapporteur spécial a de plus souligné que la conférence de Bruxelles ne s'était pas bornée à régler les cas d'abordage en haute mer, mais qu'elle avait cru que le régime établi par la Convention devait s'appliquer dans un domaine aussi vaste que possible. Elle avait notamment prévu son application à la mer territoriale en n'exceptant que les ports, les rades et les eaux intérieures (voir plus haut l'article 4 de la Convention). Le rapporteur spécial a, en conséquence, proposé à la Commission d'insérer dans le projet une disposition libellée comme suit :

En cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation concernant un navire de mer survenu dans la mer territoriale d'un Etat et qui serait de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service dudit navire, aucune poursuite ne pourra être intentée sauf : i) devant les autorités de l'Etat dont le navire porte le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation; ii) devant les autorités de l'Etat dont l'inculpé est un national; iii) devant les autorités de l'Etat riverain.

Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles des Etats susmentionnés.

Le rapporteur spécial indiquait également que la Commission voudrait peut-être envisager l'établissement d'une instance d'appel contre les décisions des autorités de l'Etat riverain, qui pourrait être invoqué au cas où l'Etat dont la personne condamnée est le national refuserait d'accepter la sentence.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant (article 10) :

1. Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service d'un navire impliqué dans l'abordage, ces personnes ne pourront être poursuivies que devant les autorités judiciaires ou administratives ou bien de l'Etat dont le navire sur lequel ils servaient portait le pavillon, ou bien de l'Etat dont ces personnes sont les nationaux.

2. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire arborait le pavillon.

Il convient de noter que la Commission, au paragraphe 4 de son commentaire sur l'article 20 (arrestation à bord d'un navire étranger) du projet de 1956 (A/3159), a reconnu qu'il "importe de déterminer le tribunal compétent pour connaître des affaires criminelles pouvant surgir à la suite d'un abordage dans la mer territoriale." La Commission a cependant indiqué que si, selon l'exemple donné par la conférence de 1930, elle s'était abstenue de formuler des règles concrètes à cet égard, c'était, d'une part, parce que dans ce domaine extrêmement vaste une certaine limitation de sa tâche s'imposait, et d'autre part, parce qu'il existait une convention en la matière, à savoir la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, qui a été signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

Devoir d'assistance

Article 36

Projet de 1956

Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage et les passagers :

- a) De prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b) De se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c) Après un abordage, de prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et, dans la mesure du possible, d'indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

On trouve, dans le rapport de la Commission sur les travaux de sa deuxième session en 1950 (A/1316), le paragraphe suivant :

189. La Commission a été d'avis que des principes pourraient être formulés en tenant compte de l'article 11 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, aux termes duquel, après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu de prêter assistance à l'autre bâtiment dans la mesure où il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, et en tenant compte également de l'article 8 de la Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, aux termes duquel tout capitaine est tenu, dans la mesure où il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de mort.

L'article 11 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, est libellé comme suit :

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

L'article 8 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, a la teneur suivante :

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Le rapporteur spécial a donc proposé, dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 9), le texte suivant :

Le capitaine d'un navire est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Les Etats sont tenus de prévoir dans leurs législations nationales des dispositions de nature à garantir l'application de ces principes par les capitaines des navires sous leur pavillon.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial a remplacé ces dispositions par le texte ci-après, qui constituait l'article 14 :

Le capitaine d'un navire est tenu, autant qu'il peut le faire sans péril sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance

à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il pourra le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté ce texte qui est devenu l'article 11.

La Commission a indiqué, dans le commentaire au projet de 1956, que le texte adopté s'inspire non seulement des articles des deux Conventions de Bruxelles de 1910 qui sont reproduits ci-dessus, mais aussi de la règle 10 du chapitre V des Règles annexées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en date du 10 juin 1948. Le texte de cette règle est le suivant :

Messages de détresse. Procédure

- a) Le capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.
- b) Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.
- c) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.
- d) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe b) de la présente règle s'il est informé

par les personnes en détresse ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente règle aux dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'article 11 de ladite Convention.

Traite des esclaves

Article 37

Projet de 1956

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

En 1950 (A/1316, paragraphe 191), la Commission avait prié le rapporteur spécial d'étudier la réglementation fixée par les traités dans ce domaine, afin d'en dégager un principe général applicable à tous les navires qui pourraient se livrer à la traite des esclaves.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42), le rapporteur spécial a étudié cette question d'une façon extrêmement détaillée. Il a proposé un certain nombre de projets d'articles s'inspirant des dispositions de l'Acte général de la Conférence antiesclavagiste, réunie à Bruxelles du 18 novembre 1889 au 2 juillet 1890 pour amener la suppression de la traite des esclaves^{1/}. (Le numéro de l'article de l'Acte général de Bruxelles dont s'inspire chaque projet d'article est indiqué entre parenthèses en chiffres romains.)

Article premier (XX). Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer plus efficacement la répression de la traite dans la zone maritime où elle existe encore.

Article 2 (XXI). Cette zone s'étend entre, d'une part, les côtes de l'océan Indien (y compris celles du golfe Persique et de la mer Rouge), depuis le Beloutchistan jusqu'à la pointe de Tangalane (Quilimane) et, d'autre part, une ligne conventionnelle qui suit d'abord le méridien de Tangalane jusqu'au point de rencontre avec le 26ème degré de latitude sud; se confond ensuite avec ce parallèle, puis contourne l'île de Madagascar par l'est en se tenant

^{1/} Voir note page suivante.

1/ Le 10 septembre 1919, un certain nombre d'Etats qui étaient parties à l'Acte général de Berlin du 26 février 1885 (Traité visant au développement du commerce et de la civilisation dans un certain nombre de régions d'Afrique; son chapitre II est une déclaration relative à la traite des esclaves) et à l'Acte général et à la Déclaration de Bruxelles du 2 juillet 1890, ont conclu à Saint-Germain-en-Laye une Convention portant révision de l'Acte général de Berlin du 26 février 1885, de l'Acte général et de la Déclaration de Bruxelles du 2 juillet 1890. L'article 13 de cette Convention stipule que l'Acte général de Berlin et celui de Bruxelles sont considérés comme abrogés, en tant qu'ils liaient entre elles les Puissances parties à la nouvelle Convention. Cependant, l'article 11 de la nouvelle Convention stipule que les Puissances signataires, exerçant des droits de souveraineté ou une autorité dans les territoires africains, continueront à veiller à la conservation des populations indigènes, ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions morales et matérielles. Elles devront s'efforcer, en particulier, d'assurer la suppression complète de l'esclavage sous toutes ses formes et de la traite des noirs, sur terre et sur mer. D'autre part, l'article 3 de la Convention relative à l'esclavage, signée à Genève le 25 septembre 1926, est libellé comme suit :

"Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures utiles en vue de prévenir et réprimer l'embarquement, le débarquement et le transport des esclaves dans leurs eaux territoriales, ainsi qu'en général sur tous les navires arborant leurs pavillons respectifs.

"Les Hautes Parties contractantes s'engagent à négocier, aussitôt que possible, une convention générale sur la traite des esclaves leur donnant des droits et leur imposant des obligations de même nature que ceux prévus dans la Convention du 17 juin 1925 concernant le commerce international des armes (articles 12, 20, 21, 22, 23, 24 et paragraphes 3, 4, 5 de la section II de l'annexe II), sous réserve des adaptations nécessaires, étant entendu que cette convention générale ne placera les navires (même de petit tonnage) d'aucune des Hautes Parties contractantes dans une autre position que ceux des autres Hautes Parties contractantes.

"Il est également entendu qu'avant comme après l'entrée en vigueur de ladite Convention générale, les Hautes Parties contractantes gardent toute liberté de passer entre elles, sans toutefois déroger aux principes stipulés dans l'alinéa précédent, tels arrangements particuliers qui, en raison de leur situation spéciale, leur paraîtraient convenables pour arriver le plus promptement possible à la disparition totale de la traite."

à 20 milles de la côte orientale et septentrionale, jusqu'à son intersection avec le méridien du cap d'Ambre. De ce point, la limite de la zone est déterminée par une ligne oblique qui va rejoindre la côte du Beloutchistan, en passant à 20 milles au large du cap Raz-el-Had.

Article 3 (XXIII). Le droit susmentionné est limité aux navires d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux.

Article 4 (XXV). Tous les Etats sont tenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir l'usurpation de leur pavillon et pour empêcher le transport des esclaves sur les bâtiments autorisés à arborer leurs couleurs.

Article 5 (XXVI). Tous les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le prompt échange des renseignements propres à amener la découverte des personnes qui se livrent aux opérations de la traite.

Article 6 (XXVIII). Tout esclave qui se sera réfugié à bord d'un navire de guerre sous pavillon d'un des Etats signataires sera immédiatement et définitivement affranchi, sans que cet affranchissement puisse le soustraire à la juridiction compétente, s'il a commis un crime ou délit de droit commun.

Article 7 (XXX). Tous les Etats doivent exercer une surveillance rigoureuse sur les bâtiments indigènes autorisés à porter leur pavillon dans la zone indiquée à l'article 2 et sur les opérations commerciales effectuées par ces bâtiments.

Article 8 (XLII). Lorsque les officiers commandant les bâtiments de guerre de l'un des Etats signataires auront lieu de croire qu'un bâtiment d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux et rencontré dans la zone ci-dessus indiquée se livre à la traite ou est coupable d'une usurpation de pavillon, ils pourront recourir à la vérification des papiers de bord.

Le présent article n'implique aucun changement à l'état de choses actuel en ce qui concerne la juridiction dans les eaux territoriales.

Article 9 (XLIII). Dans ce but, un canot, commandé par un officier de vaisseau en uniforme, pourra être envoyé à bord du navire suspect, après qu'on l'aura hélé pour lui donner avis de cette intention.

L'officier envoyé à bord du navire arrêté devra procéder avec tous les égards et tous les ménagements possibles.

Article 10 (XLIX). Si, par suite de l'accomplissement des actes de contrôle mentionnés dans les articles précédents, le navire de guerre est convaincu qu'un fait de traite a été commis à bord durant la traversée ou qu'il existe des preuves irrécusables contre le capitaine ou l'armateur pour l'accuser d'usurpation de pavillon, de fraude ou de participation à la traite, il conduira le bâtiment arrêté dans le port de la zone le plus rapproché, où se trouve une autorité compétente de l'Etat dont le pavillon a été arboré.

Le bâtiment soupçonné peut également être remis à un navire de guerre de sa nation, si ce dernier consent à en prendre charge.

Article 11 (LIII). Si l'enquête prouve que le bâtiment est arrêté illégalement, il y aura lieu à indemnité proportionnelle au préjudice éprouvé par le bâtiment détourné de sa route.

Le rapporteur spécial a été d'avis qu'il ne fallait pas considérer la traite des esclaves comme un acte de piraterie. Bien que la Commission temporaire de l'esclavage de la Société des Nations ait jugé que la traite des esclaves devait être considérée comme un acte de piraterie^{1/}, le rapporteur spécial a fait observer que dans ce cas tout navire suspect de ce crime pourrait être arraisonné par chaque navire de guerre et conduit dans l'un des ports de ce dernier afin d'être jugé par les cours nationales. La justification de l'internationalisation du crime de piraterie doit être cherchée, au moins partiellement, dans la circonstance que les faits se passent en haute mer et que souvent les rapports entre le pirate et un pays déterminé font défaut. Par contre, en ce qui concerne la traite, le trafic a lieu entre deux pays déterminés. De l'avis du rapporteur, puisqu'il incombe à ces deux pays de collaborer à la répression de la traite, une internationalisation, impliquant que le navire pourrait être conduit dans n'importe quel port pour y être jugé par les cours locales, ne semble pas indiquée.

Le rapporteur spécial a été également d'avis que le droit de contrôle sur la traite des esclaves ne devait pas être accordé sur toute l'étendue de la haute mer, mais seulement dans une zone spéciale, comme l'avait prévu l'Acte général de Bruxelles.

^{1/} Voir note page suivante.

1/ Voici quelques extraits du rapport de la Commission temporaire de l'esclavage, qui a été adopté à la deuxième session, du 13 au 25 juillet 1925 (Document de la Société des Nations, A.19.1925 VI).

"42... dans le but de rendre plus efficace la surveillance de la mer Rouge et de ses abords, la Commission estime désirable qu'une invitation soit adressée aux gouvernements européens intéressés et aussi à celui de l'Egypte en vue de la conclusion d'un accord permettant aux navires affectés à cette surveillance de poursuivre et capturer, même dans les eaux territoriales de la région mentionnée, les bateaux soupçonnés de transporter des esclaves...

47. Pour ce qui est des eaux autres que celles de la mer Rouge et de ses abords, dans lesquelles la traite des esclaves peut avoir lieu ou être soupçonnée d'avoir lieu, la Commission croit que les Puissances intéressées pourraient utilement considérer la possibilité d'adopter des mesures analogues à celles auxquelles il est fait allusion au paragraphe 42.

48. En outre, il a été suggéré que le transport des esclaves par mer fût considéré comme acte de piraterie. La Commission pense que cette suggestion pourrait être portée à l'attention des Puissances."

Le rapport présenté à l'Assemblée par la Sixième Commission, le 24 septembre 1926, précise que le Gouvernement britannique appuyait la proposition suivant laquelle le transport d'esclaves par mer devrait être considéré dans la convention comme un acte de piraterie, et que la Sixième Commission adoptait la même attitude du point de vue moral. Cependant, étant donné que l'application légale de cette proposition se heurtait à de sérieux obstacles, on n'a pas essayé d'insérer dans la convention une clause à cet effet. Le rapport de la Sixième Commission poursuit dans ces termes :

"Le Gouvernement français, en remplacement de cette disposition, propose d'insérer dans la convention, en y apportant toutes les modifications nécessaires pour les rendre applicables aux esclaves, les dispositions de la Convention sur le trafic des armes relatives aux droits maritimes. Toutefois, il a semblé à d'autres délégations qu'il ne serait pas conforme à leurs instructions d'apporter à la convention une modification aussi importante. Aussi la Commission a-t-elle décidé de se borner à l'article de la Convention qui se réfère à certaines stipulations de la convention concernant le commerce international des armes, qui présente plus de souplesse en ce qui concerne les dispositions définitives à prendre et assure en plus l'égalité absolue des Etats signataires. L'attention est attirée, en particulier, sur le troisième paragraphe de l'article 3, qui prévoit la conclusion d'accords spéciaux entre les Etats signataires. Ces accords permettront aux parties intéressées de conclure des arrangements d'une plus grande efficacité et contenant des stipulations mieux appropriées aux conditions locales qu'il n'est possible de le faire dans une convention internationale générale." (Document de la Société des Nations A.104.1926.VI. Pour le texte définitif de l'article 3 de la Convention, voir la note 1/ ci-dessus).

Enfin, le rapporteur spécial a examiné s'il suffisait de reconnaître un droit de vérification des papiers, conformément à l'article XLII de l'Acte général de Bruxelles qui dispose comme suit :

Lorsque les officiers commandant les bâtiments de guerre de l'une des Puissances signataires auront lieu de croire qu'un bâtiment d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux et rencontré dans la zone ci-dessus indiquée se livre à la traite ou est coupable d'une usurpation de pavillon, ils pourront recourir à la vérification des papiers de bord.

Le présent article n'implique aucun changement à l'état de choses actuel en ce qui concerne la juridiction dans les eaux territoriales.

En outre, l'article XLV de l'Acte général de Bruxelles dispose ce qui suit :

L'enquête sur le chargement du bâtiment ou la visite ne peut avoir lieu qu'à l'égard des bâtiments naviguant sous le pavillon d'une des Puissances qui ont conclu ou viendraient à conclure les conventions particulières visées à l'article XXII et conformément aux prescriptions de ces conventions.

Compte tenu de ces dispositions et de divers autres textes^{1/}, le rapporteur spécial a estimé qu'il ne semblait pas justifié d'attribuer un droit de visite, allant au-delà des limites établies dans ces conventions.

La Commission a estimé que les propositions du rapporteur spécial étaient trop détaillées et l'un des membres de la Commission a proposé de soumettre au rapporteur, aux fins d'examen, le texte suivant (A/CN.4/SR.124, paragraphe 74; voir également A/CN.4/51, pages 11 et 12) :

Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer, particulièrement dans les régions où elle existe encore, telles que les côtes de l'océan Indien, y compris celles du golfe Persique et de la mer Rouge et les côtes de l'Afrique.

^{1/} Notamment le paragraphe 5 de l'annexe II de la Convention du 17 juin 1925 concernant le contrôle du commerce international des armes et des munitions de guerre, qui stipule que le commandant du navire de guerre pourra arrêter le navire suspect "en vue de procéder à la vérification de la nationalité dudit navire par l'examen du titre autorisant le port du pavillon, à l'exclusion de tout autre document". Voir également l'article 3 de la Convention du 25 septembre 1926 relative à l'esclavage, dont le texte est reproduit à la note ^{1/} ci-dessus.

A cette fin, tous les Etats sont tenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir l'usurpation de leur pavillon et pour empêcher le transport des esclaves sur les bâtiments autorisés à arborer leur pavillon.

Pour rendre effective la répression de la traite en haute mer et empêcher l'emploi abusif du pavillon d'un Etat, le droit d'approche est reconnu dans les mêmes conditions que pour la poursuite de la piraterie.

Tout esclave qui se serait réfugié sur un navire de guerre ou un navire marchand sera ipso facto affranchi.

Comme le rapporteur spécial l'a fait observer dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 12), ce texte envisageait de combiner dans un seul article le droit d'approche et les devoirs des Etats en ce qui concerne la répression de la traite. Mais le rapporteur était d'avis qu'il serait préférable de faire une distinction nette entre les deux matières. Il a donc proposé le texte ci-après en ce qui concerne la traite des esclaves (ibid., page 12).

1. Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer. Ils sont tenus de prendre des mesures efficaces pour empêcher le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer leur pavillon et pour prévenir l'usurpation de leur pavillon à cette fin.

2. Tout esclave qui se réfugie sur un navire de guerre ou un navire marchand sera ipso facto affranchi.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), il a légèrement modifié le texte de l'article, de façon qu'il se lise comme suit (article 22) :

Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer. Ils sont tenus de prendre des mesures efficaces pour empêcher le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer leur pavillon et pour prévenir son usurpation à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire de guerre ou un navire marchand sera ipso facto affranchi.

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté le texte suivant, qui constituait l'article 12 :

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire de guerre ou un navire marchand est libre ipso facto.

Le 4 septembre 1956, la Conférence de plénipotentiaires pour l'élaboration d'une convention supplémentaire relative à l'abolition de l'esclavage, de la traite des esclaves et des institutions et pratiques analogues à l'esclavage, qui s'est réunie à Genève sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, a adopté le texte de la Convention supplémentaire relative à l'abolition de l'esclavage, de la traite des esclaves et des institutions et pratiques analogues à l'esclavage.

Les articles 3 et 4 de cette Convention (E/CONF.24/20) ont la teneur suivante :

Article 3. 1. Le fait de transporter ou de tenter de transporter des esclaves d'un pays à un autre par un moyen de transport quelconque ou le fait d'être complice de ces actes constituera une infraction pénale au regard de la loi des Etats parties à la Convention et les personnes reconnues coupables d'une telle infraction seront passibles de peines très rigoureuses.

2. a) Les Etats parties prendront toutes mesures efficaces pour empêcher les navires et aéronefs autorisés à battre leur pavillon de transporter des esclaves et pour punir les personnes coupables de ces actes ou coupables d'utiliser le pavillon national à cette fin.

b) Les Etats parties prendront toutes mesures efficaces pour que leurs ports, leurs aérodromes et leurs côtes ne puissent servir au transport des esclaves.

3. Les Etats parties à la Convention échangeront des renseignements afin d'assurer la coordination pratique des mesures prises par eux dans la lutte contre la traite des esclaves et s'informeront mutuellement de tout cas de traite d'esclaves et de toute tentative d'infraction de ce genre dont ils auraient connaissance.

Article 4. Tout esclave qui se réfugie à bord d'un navire d'un Etat partie à la présente Convention sera libre ipso facto.

Piraterie

Articles 38 à 45

(Il est commode d'examiner ces articles conjointement)

Projet de 1956

Article 38 : Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou dans tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 39 : Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

1) Tout acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

- a) En haute mer, contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à bord de ce navire;
- b) Contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à la commission des actes définis aux alinéas 1) ou 2) du présent article, ou entrepris avec l'intention de les faciliter.

Article 40 : Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 39, perpétrés par un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 41 : Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates, les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes envisagés à l'article 39. Il en est de même en ce qui concerne les navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

Article 42 : Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui a conféré cette nationalité originaire.

Article 43 : Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Article 44 : Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui l'a appréhendé est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou aéronef a la nationalité, de tout dommage et perte causés par la capture.

Article 45 : Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Ces articles ont été adoptés par la Commission sous une forme à peu près identique à celle des articles 13 à 20 du projet de 1955 (A/2934).

La Commission, ainsi qu'elle l'a indiqué, a été considérablement aidée dans ses travaux par les recherches de la Harvard Law School, qui ont abouti à un projet de convention de dix-neuf articles accompagnés de commentaires, élaboré en 1932 sous la direction du professeur Joseph Bingham.

Le texte de ces articles (abstraction faite du commentaire qui les accompagnait) est donné ci-après :

Article premier : Au sens de la présente Convention :

1. Le terme "juridiction" désigne la juridiction d'un Etat aux termes du droit international et non du droit interne.
2. L'expression "juridiction territoriale" désigne la juridiction que le droit international confère à un Etat sur son sol et ses eaux territoriales, ainsi que sur l'espace aérien situé au-dessus de son sol et de ses eaux territoriales. Elle ne comprend pas la juridiction d'un Etat sur les navires ou aéronefs, relevant de lui, qui se trouvent en dehors de son territoire.
3. L'expression "mer territoriale" désigne les parties de la mer qui sont comprises dans les eaux territoriales d'un Etat.

4. Les mots "haute mer" désignent les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans les eaux territoriales d'un Etat.

5. Les termes "navire" et "aéronef" désignent tout navire ou tout aéronef quelles que soient leurs dimensions.

Article 2 : Tout Etat a compétence pour prévenir la piraterie, ainsi que pour appréhender et punir des personnes, ou saisir des biens et en disposer, pour cause de piraterie. Cette juridiction se trouve définie et limitée par la présente Convention.

Article 3 : Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés, lorsqu'ils sont commis en un lieu ne relevant de la juridiction territoriale d'aucun Etat :

1. Tout acte de violence ou de déprédation commis dans l'intention de détrousser, blesser, réduire en esclavage, emprisonner, violer ou tuer des personnes, ou de dérober ou détruire des biens, et perpétré à des fins personnelles, sans que l'auteur ou les auteurs dudit acte aient agi de bonne foi en vue de faire valoir des droits, à condition que ledit acte soit lié à une attaque provenant de la mer ou de l'air ou ayant eu lieu en mer ou dans l'air. Si ledit acte est lié à une attaque qui a son origine à bord d'un navire ou d'un aéronef, il faut que celui-ci, ou un autre navire ou aéronef impliqué dans l'attaque, soit un navire ou aéronef pirate ou un navire ou aéronef ayant perdu son caractère national.

2. Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui le commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate.

3. Toute action ayant pour but d'inciter à commettre l'un des actes définis aux paragraphes 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention d'en faciliter l'exécution.

Article 4 : 1. Est considéré comme navire ou aéronef pirate le navire ou aéronef destiné, par les personnes sous le contrôle desquelles il se trouve effectivement, à commettre l'un des actes visés à la première phrase du paragraphe 1 de l'article 3, ou à commettre en venant de la haute mer des actes analogues sur le territoire d'un Etat, à condition que, dans un cas comme dans l'autre, lesdites personnes n'aient pas

/...

uniquement l'intention de commettre lesdits actes contre des navires ou aéronefs soumis à la juridiction de l'Etat dont le navire ou l'aéronef relève, ou contre le territoire de cet Etat.

2. Un navire ou aéronef qui a commis l'un des actes visés au paragraphe 1 de l'article 3 ou qui, venant de la haute mer, a commis un acte analogue sur le territoire d'un Etat, continue à être considéré comme navire ou aéronef pirate, tant qu'il demeure sous le contrôle des mêmes personnes.

Article 5 : Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui a conféré cette nationalité.

Article 6 : Tout Etat peut, en un lieu ne relevant de la juridiction territoriale d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou aéronef capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef.

Article 7 : 1. Un Etat ne peut pas, en un lieu relevant de la juridiction territoriale d'un autre Etat, poursuivre ou saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou aéronef capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates; toutefois, si l'Etat a entamé la poursuite dans les limites de sa propre juridiction territoriale ou en un lieu ne relevant de la juridiction territoriale d'aucun Etat, il peut la continuer dans la mer territoriale d'un autre Etat et y procéder à la saisie, à moins que cet autre Etat ne l'interdise.

2. Si la saisie est effectuée dans les limites de la juridiction territoriale d'un autre Etat, comme il est dit au paragraphe 1 du présent article, l'Etat capteur doit le signifier sans retard à cet autre Etat et offrir de lui remettre le navire ou aéronef et les autres biens saisis, ainsi que la garde des personnes appréhendées.

3. Si l'offre visée au paragraphe 2 du présent article n'est pas acceptée, l'Etat capteur peut procéder comme si la saisie avait été effectuée en haute mer.

Article 8 : Si la poursuite est continuée ou la saisie effectuée dans les limites de la juridiction territoriale d'un autre Etat, comme il est dit au paragraphe 1 de l'article 7, l'Etat qui continue la poursuite ou qui procède à la

saisie est responsable, vis-à-vis de cet autre Etat, de tout dommage causé par le navire ou aéronef poursuivant, exception faite des dommages causés au navire ou aéronef pirate ou tombé au pouvoir de pirates, ou aux personnes et aux biens qui se trouvent à son bord.

Article 9 : Si la saisie pour cause de piraterie est effectuée en violation de la juridiction d'un autre Etat, l'Etat capteur doit, à la demande de cet autre Etat, restituer ou relâcher le navire ou aéronef ainsi que les biens saisis et les personnes appréhendées, et verser une juste réparation.

Article 10 : Si un navire ou aéronef suspect de piraterie et saisi en dehors des limites de la juridiction territoriale de l'Etat capteur se trouve n'être ni un navire ou aéronef pirate ni un navire ou aéronef capturé à la suite d'actes de piraterie et tombé au pouvoir de pirates et qu'il n'est pas passible de saisie pour d'autres motifs, l'Etat capteur est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont relève ledit navire ou aéronef, de tout dommage causé par la saisie.

Article 11 : 1. En un lieu ne relevant de la juridiction territoriale d'aucun Etat, un navire ou aéronef étranger peut être rejoint et, s'il existe des raisons valables de penser qu'il s'agit d'un navire ou aéronef pirate ou qu'il a été capturé à la suite d'actes de piraterie et se trouve au pouvoir de pirates, il peut être requis de stopper et invité à justifier de son identité, 2. S'il ne s'agit pas d'un navire ou aéronef pirate ni d'un navire ou aéronef capturé à la suite d'actes de piraterie et tombé au pouvoir de pirates, et si aucun autre motif ne justifie une telle intervention, l'Etat qui est intervenu est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont relève ledit navire ou aéronef, de tout dommage causé par l'intervention.

Article 12 : Une saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée qu'au nom d'un Etat et ce uniquement par une personne habilitée à agir en son nom.

Article 13 : 1. Tout Etat peut, conformément à sa législation, disposer des navires, aéronefs et autres biens légalement saisis pour cause de piraterie.

2. La législation de l'Etat doit se conformer aux principes suivants :

- a) Les intérêts des tiers de bonne foi ne doivent pas être lésés par la possession ou l'utilisation de biens par des pirates, ou la saisie de ces biens à raison de cette possession ou de cette utilisation,
- b) Les personnes qui prétendent avoir un droit quelconque sur lesdits biens doivent bénéficier d'une possibilité raisonnable de faire valoir leurs revendications.

- c) Quiconque établit la validité de sa réclamation est en droit de recevoir le bien en question ou une compensation en son lieu et place, déduction faite d'un montant équitable pour frais de sauvetage et dépenses administratives.

Article 14 : 1. Tout Etat qui détient légalement une personne suspecte de piraterie peut la poursuivre et la punir.

2. Sous réserve des dispositions de la présente Convention, la législation de l'Etat qui exerce cette juridiction définit le crime, régit la procédure et fixe les peines.

3. La législation de l'Etat doit cependant assurer la protection des accusés étrangers, ainsi qu'il est dit ci-après :

- a) L'accusé doit être traduit sans retard excessif devant un tribunal impartial, et a droit à un jugement équitable.
- b) Il doit être traité humainement pendant sa détention préventive.
- c) Il ne peut lui être infligé de châtements cruels ou inusités.
- d) Les ressortissants de tous les Etats doivent être traités de la même façon.

4. Tout Etat peut intervenir par la voie diplomatique pour assurer cette protection à l'un de ses ressortissants accusé dans un autre Etat.

Article 15 : Nul Etat ne peut poursuivre un étranger pour un acte de piraterie à l'occasion duquel ledit étranger a déjà été poursuivi et reconnu coupable ou acquitté, dans un autre Etat.

Article 16 : Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à la faculté qu'a tout Etat, en vertu du droit international, de prendre des mesures pour protéger ses ressortissants, ses navires ou aéronefs et son commerce contre toute intervention en haute mer ou dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, lorsque ces mesures ne sont pas fondées sur sa juridiction en matière de piraterie.

Article 17 : 1. Les dispositions de la présente Convention abrogent toute disposition contraire, relative à la piraterie, contenue dans des traités en vigueur entre les parties à la présente Convention; toutefois, ces dispositions contraires ne sont pas abrogées dans la mesure où elles ne concernent que les intérêts des parties à de tels traités inter se.

2. Les dispositions de la présente Convention n'empêchent pas une partie de conclure, en matière de piraterie, un accord contenant des dispositions incompatibles avec cette Convention, si ces dispositions ne concernent que les intérêts des parties à un tel accord inter se.

Article 18 : Les parties à la présente Convention s'engagent à utiliser, tant séparément que de concert, tous les moyens en leur possession pour prévenir la piraterie.

Article 19 : 1. S'il s'élève entre les Hautes Parties Contractantes un différend quelconque ayant trait à l'interprétation ou l'application de la présente Convention, et si ce différend ne peut être réglé de façon satisfaisante par la voie diplomatique, il devra l'être conformément aux accords, relatifs au règlement des différends internationaux, qui sont en vigueur entre les parties au différend.

2. Si aucun accord de ce genre n'est en vigueur entre les parties au différend, celui-ci sera soumis à arbitrage ou à règlement judiciaire. Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un autre tribunal, le différend sera, à la requête de l'une des parties au différend, soumis à la Cour permanente de Justice internationale, lorsque toutes les parties au différend sont parties au Protocole du 16 décembre 1920 concernant le Statut de la Cour, ou, si l'une des parties au différend n'est pas partie au Protocole du 16 décembre 1920, à un tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions de la Convention pour le règlement pacifique des différends internationaux, signée à La Haye, le 18 octobre 1907.

En 1926, le Sous-Comité du Comité d'experts de la Société des Nations pour la codification progressive du droit international (Société des Nations, Document C.196.M.70.1927, V, pages 116 à 119) a présenté au sujet de la piraterie le rapport suivant :

A. Piraterie du droit des gens

I. La piraterie, selon le droit des gens, est le fait de courir les mers pour son propre compte, c'est-à-dire, sans y être autorisé par le gouvernement d'aucun Etat et dans le but de commettre des actes de déprédation contre des biens ou des actes de violence contre des personnes. Le pirate attaque les navires de commerce de toutes les nations sans faire d'autre distinction que celle qui lui convient pour assurer l'impunité de ses méfaits. C'est un écumeur de mer, pillant à main armée,

volant ou détruisant le bien d'autrui, commettant toutes sortes d'attentats contre les personnes.

La piraterie a pour champ d'activité ce vaste domaine qui s'appelle la pleine mer. Elle constitue un crime contre la sûreté du commerce en pleine mer et ne peut être commise que là. Les mêmes faits, exécutés dans les eaux territoriales d'un Etat, ne tombent pas sous le coup de la loi internationale, mais relèvent de la compétence du souverain local.

Du moment que les pirates prennent pour théâtre de leur brigandage maritime un lieu commun à tous les hommes, qu'ils attaquent indistinctement toutes les nations, leur métier devient préjudiciable à la communauté internationale de tous les Etats. Ils deviennent les ennemis du genre humain et se mettent hors le droit des gens pacifiques.

Certains auteurs pensent que l'esprit de lucre est nécessairement un des éléments caractéristiques de la piraterie. Mais le motif des violences exercées pourrait être, non une spéculation avantageuse, mais un désir de haine ou de vengeance. A mon avis, il est préférable de ne pas s'attacher au critérium de l'esprit de lucre, car il est trop restrictif et est en plus contenu dans la qualification plus large "pour son propre compte". Il vaut mieux, comme principe général, se contenter de la matérialité extérieure des faits, sans trop entrer dans une recherche souvent délicate des divers mobiles. Cependant, lorsque les actes en question ont été commis pour des motifs purement politiques, il n'est guère possible de considérer ces actes comme des faits de piraterie avec toutes les conséquences importantes qui découlent de la perpétration de ce délit. Ceci n'assure pas l'impunité absolue de pareils actes politiques qui restent soumis aux règles ordinaires du droit des gens.

Un pirate et son vaisseau perdent ipso facto, en commettant un acte de piraterie, la protection de l'Etat dont ils ont autrement le droit de porter le pavillon. En effet, il est évident que les navires qui s'adonnent au crime en question ne peuvent avoir reçu l'autorisation d'aucun Etat civilisé pour exercer un pareil métier. Remarquons à ce propos que la perpétration d'un délit de piraterie ne suppose pas comme condition préalable que le navire en question n'a pas le droit d'arborer un pavillon reconnu.

Toute entreprise, ayant pour but le vol en mer n'a pas nécessairement le caractère de piraterie. Ainsi, un voleur d'épave n'est pas, comme le pirate, sans nationalité, bien qu'il porte atteinte indirectement à la sécurité des mers.

De même, une simple querelle, suivie de voies de fait et d'actes de déprédation entre pêcheurs en haute mer, ne doit pas être considérée comme un acte de piraterie, car ces actes ne constituent pas une menace contre le commerce international maritime pour la sécurité duquel chaque Etat civilisé a un intérêt certain d'intervenir dans la mesure de ses forces.

Le caractère de piraterie peut évidemment se rencontrer quand bien même le navire n'a pas été équipé dans ce but ou lorsqu'il a commencé son voyage sans intention criminelle. Si, à la suite d'une révolte à bord, les rebelles se sont rendus maîtres du navire et s'en sont servi ensuite pour commettre des actes ayant le caractère de piraterie, le navire perdra ipso facto la protection originaire du pavillon.

En règle générale, les bateaux privés peuvent, seuls, commettre des actes de piraterie. Un cuirassé d'Etat, ou bateau public, tant qu'ils conservent ce caractère, ne peuvent jamais être traités comme des pirates. S'ils commettent des actes de déprédation ou de violence injustifiés, réparation leur sera demandée par l'Etat dont ils portent le pavillon, qui doit infliger les pénalités appropriées au commandant et à l'équipage et payer aux victimes de ces actes les dommages-intérêts légitimes. Au cas où l'équipage d'un bateau de guerre, ou d'un autre navire public, se révolte et croise en mer pour son propre usage, le bateau cesse d'être public et les actes de violence qu'il pourra commettre seront considérés comme des actes de piraterie.

Le cas semble plus difficile lorsque, pendant une guerre civile, les navires de guerre du gouvernement régulier se rangent du côté des insurgés avant que ceux-ci aient été reconnus comme belligérants; le gouvernement régulier les traitera quelquefois comme des pirates, mais de tierces Puissances ne devraient pas en faire autant tant que ces navires n'ont pas commis d'actes de violence sur des bateaux appartenant à ces mêmes Puissances. Les tierces Puissances peuvent, au contraire, les considérer comme pirates lorsque ces navires commettent des actes de violence et de déprédation sur des bateaux appartenant à ces mêmes Puissances, à moins que ces actes ne soient inspirés par des motifs purement politiques, auquel cas il serait d'une rigueur excessive de les traiter comme des ennemis déclarés de la communauté des Etats civilisés.

II. Avant de procéder contre les pirates, il faut tout d'abord s'assurer s'ils le sont réellement. Le simple fait de hisser un pavillon ne prouve pas qu'on ait le droit de l'arborer. Aussi, dans le cas où un navire serait suspecté

de piraterie, faut-il recourir à d'autres moyens pour établir la nationalité.

En cette matière, la pratique et le droit sont d'accord pour reconnaître les deux principes suivants :

- 1) Tout navire de guerre a le droit d'arrêter en pleine mer et de s'en rendre maître tout bâtiment, quel que soit le pavillon sous lequel celui-ci navigue, s'il a, sans conteste, commis un fait de piraterie.
- 2) S'il n'y a que des soupçons, le navire de guerre est autorisé à s'assurer de la qualité véritable du bâtiment dont il s'agit. Il ne faut user de ce droit qu'avec circonspection et réserve. La responsabilité de l'intervention incombe au commandant. Si, après un examen du navire soupçonné, il est démontré que les soupçons n'étaient pas fondés, le capitaine du navire suspecté aura droit à réparation ou indemnité, selon les cas.

Si, au contraire, les soupçons de piraterie sont confirmés, le commandant du navire de guerre, ou procède lui-même au jugement des pirates, excepté lorsque l'arrestation a eu lieu dans les eaux territoriales d'une tierce Puissance, ou les conduit dans le port d'un Etat pour être jugés par un tribunal compétent, le sort du navire et de l'équipage étant fixé par les lois intérieures de cet Etat. Les pirates, s'étant attaqués aux intérêts du commerce maritime du monde entier, sont devenus justiciables de toutes les nations civilisées. L'Etat qui a saisi les navires pirates et arrêté leurs équipages est le juge naturel de la validité de la prise et de la culpabilité des individus. C'est à lui que l'on doit de préférence accorder le droit d'instruire et de juger l'affaire, à moins que la législation intérieure ou une convention internationale n'en décide autrement ou qu'il s'agisse du cas envisagé dans le paragraphe suivant.

Un navire de guerre pourra-t-il poursuivre et arrêter des pirates dans les eaux territoriales d'une Puissance étrangère sans, pour cela, commettre une violation des droits souverains de cet Etat? En principe, c'est au souverain du territoire qu'incombe, seul, dans les eaux territoriales, la protection des intérêts du pays et celle des intérêts internationaux. Mais, lorsqu'il s'agit d'actes qui s'accomplissent en vue de la sécurité des rapports internationaux, il paraît raisonnable de présumer le consentement tacite du gouvernement du territoire, au cas où celui-ci ne serait pas en mesure de continuer efficacement la poursuite. La solution contraire aurait pour résultat de faciliter la fuite et l'impunité des pirates, lorsque l'Etat riverain n'a pas pu prendre à temps les mesures nécessaires

à la poursuite. Mais, dans un cas pareil, le jugement de la piraterie appartiendra à l'Etat maître des eaux territoriales. C'est l'hommage dû à sa souveraineté. Le droit de poursuivre, d'attaquer et de saisir un pirate appartient aux navires de guerre.

En ce qui concerne la question des suites de la capture, des conséquences de la validité de la prise, du droit de reprise des propriétaires légitimes, de la récompense des capteurs, elle est régie par la loi de l'Etat auquel revient la juridiction. Par conséquent, elle se trouve diversement résolue par chaque Etat dans sa législation intérieure ou dans des conventions particulières. On y stipule généralement les quatre conditions suivantes à l'exercice du droit de reprise et de restitution des biens volés :

- 1) Que la réclamation du propriétaire soit faite dans le délai d'un an à partir du jugement de capture;
- 2) Que le demandeur justifie de son droit de propriété devant les tribunaux compétents;
- 3) Que les frais de reprise soient déterminés par ces mêmes tribunaux;
- 4) Que les frais soient payés par le propriétaire.

B. Piraterie selon les traités ou lois particulières des Etats

A côté de la piraterie du droit des gens, les Etats ont quelquefois, dans les traités ou lois particulières, établi une piraterie par analogie qui n'a aucun caractère d'universalité et qui ne doit pas être confondue avec la véritable piraterie. Ces assimilations ne peuvent créer qu'une piraterie en quelque sorte interne et au point de vue seulement du pays qui les consacre. Il s'agit de faits graves, certes, mais qui ne constituent pas un danger pour la navigation et le commerce de toutes les nations indistinctement. Le législateur a raison de s'armer de sévérité en pareil cas, mais le fait de les assimiler à la piraterie ne regarde que l'Etat dont la loi dispose ainsi. Au point de vue international, ces faits ne relèvent que de la compétence du pays qui les punit. Ils ne peuvent pas justifier la compétence internationale du pays qui fait la capture, ni la capture elle-même de la part des Etats étrangers, à moins d'une convention expresse contraire.

Etudions à présent les faits les plus marquants et les exemples les plus fréquents de cette piraterie par analogie. Il convient de nommer en premier lieu la course.

1. Le but immédiat de la course, qui est la poursuite du lucre par l'emploi de la violence, lui donne une certaine ressemblance avec la piraterie.

/...

Mais si le corsaire a pour mission de s'emparer de la propriété d'autrui, son action ne peut s'étendre qu'à la nation ennemie du pays qui lui a concédé son autorisation. Cette circonstance lui donne un caractère légal de nationalité; elle crée en même temps une responsabilité pour la nation dont il bat le pavillon et, par là, exclut toute idée de piraterie. En outre, si un navire ainsi commissionné commet contre les droits des autres nations un acte de violence ou une irrégularité qui outrepassé les facultés dont il est investi, il ne peut, pour ces faits, être considéré comme pirate, quand son intention n'est pas notoirement révélée. Dans ce cas, l'Etat qui a autorisé l'armement est responsable, devant les autres nations, des actes pratiqués illégalement, et c'est à lui qu'appartient le droit de juger et de punir.

2. On a également assimilé aux pirates les navires qui, pendant que leur pays reste neutre, prennent commission d'un Etat étranger belligérant et capturent les navires d'une Puissance ennemie de cet Etat, mais en paix avec leur propre nation.

Il n'y a pas non plus dans ce fait un cas de piraterie selon le droit des gens, mais seulement la loi particulière d'un ou de plusieurs Etats.

Pour certains auteurs, c'est un navire qui, pour les actes auxquels il se livre, se trouve dénationalisé et n'est légitimement couvert par aucun pavillon. Ces actes auraient donc le caractère de véritables actes de piraterie, suivant le droit des gens. Cette affirmation n'est pas exacte; ce navire n'est pas dénationalisé. Il est couvert, vis-à-vis des Puissances tierces, par la commission qu'il a obtenue. Il a un répondant vis-à-vis d'elles : l'Etat qui l'a commissionné et qui devient responsable de ses actes. Enfin, il faut bien remarquer que ce navire ne court pas sus à tout navire de commerce indistinctement. Il se borne à capturer les navires de la Puissance avec laquelle l'Etat qui l'a commissionné se trouve en guerre. Il fait la guerre à une nation déterminée. Il n'est pas l'ennemi du genre humain. On ne peut donc dire qu'il y ait là un cas de piraterie du droit des gens, mais un tel navire peut très bien être assimilé aux pirates par la loi particulière d'un Etat.

3. On a encore assimilé généralement à des pirates les matelots composant l'équipage d'un navire de commerce qui se seraient révoltés contre l'autorité de leur commandant, durant la traversée, l'auraient même assassiné, ainsi que

les autres officiers, et se seraient emparé du navire. Remarquons bien ici encore qu'il n'y a là qu'un cas de piraterie suivant la loi particulière de tel ou tel Etat.

4. Les gouvernements aux prises avec une insurrection ont incontestablement le droit de déclarer pirates ou d'annoncer qu'ils assimileront à des pirates les rebelles qui parcourront les mers pour s'emparer des biens appartenant aux sujets ou citoyens demeurés fidèles au pouvoir établi. Les insurrections relèvent exclusivement du droit interne de chaque Etat; les gouvernements sont complètement libres de menacer les rebelles d'une assimilation aux pirates, quelle que soit l'importance de l'insurrection.

Mais les Puissances étrangères ne sont pas obligées de s'associer à cette qualification ou à cette assimilation.

C. Conclusions

La confusion des opinions au sujet de la piraterie provient du fait qu'on n'établit pas une distinction nette entre la piraterie proprement dite du droit des gens et celle qui est du domaine des lois et traités particuliers de certains Etats. Or, il me semble préférable que le Comité adopte une définition précise de la piraterie applicable à tous les Etats, au nom du droit international général. C'est dans cet ordre d'idées que nous avons l'honneur de soumettre au Comité le projet suivant :

Le Sous-Comité a ensuite présenté un "Projet de dispositions pour la répression de la piraterie" dont voici le texte :

Article 1 : La piraterie a pour champ d'activité la pleine mer et consiste à commettre, pour son propre compte, des actes de déprédation contre des biens ou des actes de violence contre des personnes.

La piraterie ne présuppose pas que les actes ci-dessus visés soient commis dans un but de lucre, mais les actes commis dans un but purement politique ne seront pas considérés comme constituant la piraterie.

Article 2 : La piraterie ne présuppose pas que le navire n'a pas le droit d'arborer un pavillon reconnu, mais en commettant un acte de piraterie, le pirate perd la protection de l'Etat dont le navire porte le pavillon.

Article 3 : Seuls des bateaux privés peuvent commettre des actes de piraterie. Lorsqu'un navire de guerre, après s'être révolté, croise pour son propre compte et se livre à des actes visés à l'article 1, il perd par ce fait son caractère public.

Article 4 : Au cas où pendant une guerre civile les navires de guerre des insurgés, non reconnus comme belligérants, sont considérés par le gouvernement régulier comme des pirates, les tierces Puissances ne sont pas tenues par là de les traiter comme tels.

Doivent être considérés comme pirates les insurgés qui commettent des actes visés à l'article 1, à moins que ces actes ne soient inspirés par des motifs purement politiques.

Articles 5 : Si l'équipage d'un navire a commis un acte de piraterie, tout bâtiment de guerre a le droit de l'arrêter en pleine mer et de s'en rendre maître.

A condition de confier le jugement de l'affaire aux autorités compétentes de l'Etat riverain, la poursuite, commencée en haute mer, pourra être continuée même dans les eaux territoriales dudit Etat, excepté quand celui-ci est en mesure de continuer lui-même cette poursuite.

Article 6 : Lorsqu'il y a des soupçons de piraterie, tout navire de guerre est autorisé, sous la responsabilité de son commandant, à s'assurer de la qualité véritable du bâtiment dont il s'agit. Si après examen il est démontré que les soupçons n'étaient pas fondés, le capitaine du navire suspecté aura droit à réparation ou indemnité selon les cas. Si, au contraire, les soupçons de piraterie sont confirmés, le commandant du bâtiment de guerre pourra, ou procéder au jugement des pirates, si l'arrestation a lieu en pleine mer, ou livrer les inculpés aux autorités compétentes.

Article 7 : La juridiction en matière de piraterie appartient à l'Etat du navire capteur, sauf :

- a) Dans le cas de la poursuite prévue à l'article 5, paragraphe 2;
- b) Dans le cas où la législation intérieure ou une convention internationale en déciderait autrement.

Article 8 : Les suites de la capture, telles que la validité de la prise, le droit de reprise des propriétaires légitimes, la récompense des capteurs, sont régies par les lois de l'Etat auquel revient la juridiction.

Le préambule et les articles I, II et III de l'Arrangement de Nyon du 14 septembre 1937, que la Commission a mentionnés dans son commentaire sur l'article 39 sont libellés comme suit :

/...

Considérant qu'à l'occasion du conflit espagnol des attaques répétées ont été commises dans la Méditerranée par des sous-marins, à l'encontre des navires de commerce n'appartenant à aucun des partis en lutte en Espagne;

Que ces actes constituent des violations des règles de droit international énoncées dans la partie IV du Traité de Londres du 22 avril 1930 au sujet de la destruction des navires de commerce, qu'ils sont contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires et qu'ils doivent être à juste titre qualifiés d'actes de piraterie;

Que, sans aucunement admettre le droit de l'un ou l'autre parti en lutte en Espagne d'exercer les droits de belligérants ou de contrôler la navigation de commerce en haute mer, même en observant les lois de la guerre sur mer, et sans préjudice du droit d'une Puissance participant au présent accord d'effectuer telle action qu'elle jugera appropriée pour protéger sa navigation de commerce contre toutes sortes d'immixtion en haute mer, ainsi que sans préjudice d'autres mesures collectives qui pourraient être convenues ultérieurement, il est nécessaire en premier lieu de convenir de mesures collectives particulières contre les actes de piraterie accomplis par des sous-marins;

Les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements, se sont réunis en conférence à Nyon du 9 au 14 septembre 1937 et ont arrêté les dispositions suivantes qui entreront immédiatement en vigueur :

I. Les Puissances participantes donneront des instructions à leurs forces navales pour qu'elles agissent conformément aux paragraphes II et III ci-dessous en vue de protéger tout navire de commerce n'appartenant à aucun des partis en lutte en Espagne.

II. Tout sous-marin qui attaquerait un tel navire d'une manière contraire aux règles de droit international énoncées dans le Traité international de limitation et de réduction des armements navals signé à Londres le 22 avril 1930 et confirmées dans le Protocole signé à Londres le 6 novembre 1936, sera contre-attaqué et si possible détruit.

III. La prescription énoncée au paragraphe précédent s'appliquera également à tout sous-marin rencontré dans le voisinage d'un point où un navire, n'appartenant à aucun des partis en lutte en Espagne viendrait d'être attaqué, en violation des règles mentionnées au paragraphe précédent, dans le cas où les circonstances dans lesquelles ce sous-marin a été rencontré autorisent à penser qu'il est l'auteur de l'attaque.

/...

Droit de visite

Article 46

Projet de 1956

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre, rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger, ne peut l'arraisonner, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :

- a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
- b) Que le navire, se trouvant dans les zones maritimes considérées comme suspectes par les conventions internationales ayant pour but la suppression de la traite des esclaves, se livre à cette pratique; ou
- c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire de la nationalité du navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas a), b) et c), le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de tout dommage et perte subis.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 24), sous le titre "Droit d'approche", le Rapporteur spécial suggérerait d'adopter la disposition suivante :

Sauf les cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité, un bâtiment de guerre qui rencontre à la mer un navire de commerce étranger n'a pas le droit de l'arraisonner ni de prendre aucune autre mesure à son égard à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser que ledit navire se livre à la piraterie. Dans le cas où les soupçons ne se trouveraient pas fondés et où le navire arrêté n'aurait donné de sa part aucun motif à soupçons par des actes non justifiés, le navire doit être indemnisé du dommage subi par l'arrêt.

Le paragraphe 82 du rapport de la Commission sur les travaux de sa troisième session (A/1858), tenue en 1951, est ainsi conçu :

La Commission a examiné le droit d'approche qu'ont les bâtiments de guerre vis-à-vis des navires de commerce étrangers en haute mer. Le Rapporteur spécial l'avait admis seulement au cas où un bâtiment de guerre a un motif sérieux de penser qu'un navire de commerce étranger se livre à la piraterie ou au cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité. Les conventions générales sur la traite des esclaves n'autorisent l'exercice du droit d'approche que dans des zones spéciales et à l'égard de navires d'un tonnage limité. La Commission estime qu'en vue de la répression de la traite des esclaves, le droit d'approche doit être admis dans les mêmes conditions que pour la piraterie et que son exercice doit donc être autorisé sans considération de zone et de tonnage.

Dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 10), le Rapporteur spécial avait émis l'avis qu'il valait mieux établir une distinction nette entre la question du droit d'approche et celle des devoirs des Etats en ce qui concerne la répression de la traite des esclaves (voir article 37). Toutefois, comme la Commission estimait qu'en vue de la répression de la traite des esclaves, le droit d'approche devait être admis, dans le cas de la traite des esclaves, dans les mêmes conditions que pour la piraterie, le Rapporteur spécial avait proposé le texte suivant :

Sauf les cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité, un bâtiment de guerre qui rencontre à la mer un navire de commerce étranger n'a pas le droit de l'arraisonner ni de prendre aucune autre mesure à son égard, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser que ledit navire se livre à la piraterie ou à la traite des esclaves. Dans le cas où les soupçons ne se trouveraient pas fondés et où le navire arrêté n'aurait donné de sa part aucun motif à des soupçons par des actes non justifiés, le navire doit être indemnisé du dommage subi par l'arrêt.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le Rapporteur spécial a proposé le même texte (article 21) avec une légère modification de rédaction.

En 1955 (voir document A/2934), la Commission a adopté un texte (article 21) très voisin du texte approuvé l'année suivante.

Droit de poursuite

Article 47

Projet de 1956

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de l'Etat poursuivant et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 66, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.
2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce Puissance.
3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.
4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.
5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :
 - a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent mutatis mutandis à ce mode de poursuite;
 - b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne

puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même.

6. La relâche d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, pages 20-25), le Rapporteur spécial avait accordé beaucoup d'attention à cette question. Il avait fait observer que, bien que la doctrine du droit de poursuite fût généralement admise, certaines questions relatives à l'étendue de ce droit étaient controversées. Il s'agissait des questions suivantes : i) A quel instant la poursuite peut-elle être estimée avoir commencé ? ii) Le navire de police donnant l'ordre doit-il se trouver également dans la mer territoriale ? iii) La poursuite peut-elle être commencée quand le navire se trouve dans la zone contiguë ? et iv) La poursuite peut-elle être commencée au cas d'une constructive presence d'un navire dans les eaux territoriales (cas du navire qui, tout en se trouvant lui-même en dehors des eaux territoriales, y fait effectuer par ses embarcations des opérations délictueuses) ?

Le Rapporteur spécial avait rappelé certaines tentatives faites précédemment en vue de codifier le droit relatif à la poursuite. Voici les textes dont il s'agit :

a) Article 8 des Règles adoptées par l'Institut de droit international, à sa session de Paris, en 1894, sur la définition et le régime de la mer territoriale :

... L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux.

En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays

ou d'une tierce Puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance.

b) Article 29 du Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers, adopté par l'Institut de droit international, à sa session de La Haye, en 1898 :

... 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. (Il s'agit du paragraphe cité à l'alinéa a) ci-dessus.)

c) Article 13 du projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de paix, adopté par l'Institut de droit international à sa session de Stockholm, en 1928 :

La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë supplémentaire visée à l'article précédent, peut être continuée sur la haute mer, et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi.

La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

En cas de capture en dehors de la mer territoriale ou de la zone contiguë, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon.

d) Article 12 du projet de Laws of Maritime Jurisdiction in Time of Peace adopté par l'International Law Association à sa session de Vienne, en 1926 :

... Un Etat a le droit de continuer sur la haute mer une poursuite commencée dans ses eaux territoriales et d'arrêter, et de faire passer en jugement tout navire qui a commis un délit dans ses eaux. Notification de la saisie doit être faite immédiatement à l'Etat dont le navire bat le pavillon. La poursuite ne doit pas être continuée dans les eaux territoriales d'un autre Etat, et elle ne peut être reprise après que le navire est entré dans le port d'un autre Etat.

e) Article 10 du projet No 12 (jurisdiction) pour la codification du droit international américain, présenté en 1927 à la Commission internationale de juristes, à Rio de Janeiro, par l'Institut américain de droit international :

Les navires de commerce qui enfreignent les dispositions de la présente convention ou les lois et règlements d'une république américaine relatifs à sa mer territoriale relèvent de la juridiction de ladite république.

Cette république a le droit de continuer, dans la zone contiguë à sa mer territoriale, la poursuite d'un navire commencée dans ses eaux territoriales, et de traduire le navire devant ses tribunaux.

f) Article 11 du rapport de la deuxième commission de la Conférence pour la codification du droit international, tenue à La Haye en mars-avril 1930 :

La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans ses eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivi s'est assuré par des relevements, des mesures d'angle, ou d'une autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale, et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, pages 46-47), le Rapporteur spécial avait proposé le texte suivant :

La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë aux eaux territoriales où l'Etat côtier exerce la police douanière, peut être continuée hors de ces eaux, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue.

La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'autre façon que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites des eaux, indiquées au premier alinéa, et s'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire étranger. Il n'est pas nécessaire qu'au moment où le navire étranger reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre se trouve dans les eaux indiquées au premier alinéa.

Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

Le cas échéant, la Commission pourrait ajouter :

Un navire arrêté dans la juridiction de l'Etat et escorté vers un port de cet Etat afin d'être traduit devant les autorités compétentes, n'obtiendra pas la liberté du seul fait qu'au cours de ce voyage, une partie de la haute mer a été traversée.

En 1951, à sa troisième session (A/1858, paragraphe 84 et A/CN.4/SR.125, paragraphes 37-76), la Commission a adopté ce texte en première lecture. Elle a approuvé l'avis du rapporteur selon lequel, si la poursuite peut être commencée dans le cas d'un navire qui se trouve en dehors de la mer territoriale mais y fait effectuer par ses embarcations des opérations délictueuses, elle ne peut être commencée, en revanche, dans le cas d'un navire qui se trouve en dehors de la mer territoriale et y fait effectuer des opérations délictueuses au moyen d'embarcations qui ne sont pas les siennes. La Commission a aussi décidé qu'un navire arrêté dans les eaux territoriales et conduit dans un port en vue d'un examen ne pouvait réclamer sa mise en liberté du seul fait qu'il avait traversé une partie de la haute mer pour se rendre de l'endroit de la capture au port.

En conséquence, dans son troisième rapport (A/CN.4/51, page 17), le Rapporteur spécial avait soumis à la Commission le texte suivant :

1. La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Il n'est pas nécessaire qu'au moment où le navire étranger se trouvant dans la mer territoriale reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre s'y trouve également.

/...

2. Dans le cas où le navire étranger se trouve dans une zone contiguë, la poursuite peut seulement être commencée si elle a lieu à cause d'une lésion d'intérêts que l'on a voulu protéger par l'institution de la zone.

3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

4. La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par des relèvements, des mesures d'angle ou d'une autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale, et que l'on a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

5. Un navire arrêté dans la juridiction de l'Etat et escorté vers un port de cet Etat afin d'être traduit devant les autorités compétentes ne peut réclamer sa mise en liberté du seul fait qu'au cours de ce voyage une partie de la haute mer a été traversée.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le Rapporteur spécial avait proposé le texte suivant (article 29) :

1. La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que ledit navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de cet Etat, pourra être continuée au-delà de la mer territoriale, à condition qu'elle n'ait pas été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un bateau étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le bateau intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë à la mer territoriale, la poursuite ne pourra être entamée que pour cause de violation d'intérêts que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce Puissance.

3. La poursuite ne sera considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le bâtiment poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur de la mer territoriale. Le commencement de la poursuite devra en outre être marqué par l'émission du

signal de stopper. L'ordre de stopper devra être donné à une distance permettant au navire intéressé soit de l'entendre, soit d'apercevoir le signal correspondant.

4. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit se trouvant sous la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat aux fins d'une action le concernant devant les autorités compétentes ne pourra être exigée du seul fait que ledit navire ait traversé une partie de la haute mer au cours de son voyage.

En 1955 (voir document A/2934), la Commission avait adopté le texte suivant (article 22) :

1. La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que ledit navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de cet Etat, pourra être continuée au-delà de la mer territoriale, à condition qu'elle n'ait pas été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un bateau étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le bateau intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë à la mer territoriale, la poursuite ne pourra être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce Puissance.

3. La poursuite ne sera considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le bâtiment poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant dans la zone contiguë. Le commencement de la poursuite devra en outre être marqué par l'émission du signal de stopper. L'ordre de stopper devra être donné à une distance permettant au navire intéressé soit de l'entendre, soit d'apercevoir le signal correspondant.

4. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes ne pourra être exigée du seul fait que le navire et

son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

Au projet du Rapporteur spécial, la Commission a ajouté une mention de la zone contiguë dans le troisième paragraphe, qu'elle a ainsi mis en harmonie avec le premier paragraphe.

Il faut également noter que la poursuite d'un navire étranger se trouvant dans la zone contiguë ne peut être entamée que "pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger" (Voir articles 47 1) et 66 1) du projet de 1956).

Au paragraphe 2 a) du commentaire à l'article 47, il est toutefois spécifié que, de l'avis de la majorité de la Commission, "il doit toujours s'agir de contraventions commises par le navire dans les eaux intérieures ou la mer territoriale : des actes commis dans la zone contiguë ne sauraient donner un droit de poursuite à l'Etat riverain".

Dans le projet de 1956, la Commission a ajouté des dispositions relatives à la poursuite par des aéronefs.

Pollution de la haute mer

Article 48

Projet de 1956

1. Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines, ou résultant de l'exploitation du sol ou du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.
2. Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs.
3. Tous les Etats sont tenus de coopérer à l'élaboration de règles visant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent résultant d'expériences ou de travaux effectués avec des matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées.

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, page 30), le Rapporteur spécial avait rappelé qu'en plusieurs occasions, il avait été admis que la pollution de la mer par le pétrole répandu par les navires présentait de graves inconvénients. Le 8 juin 1926, par exemple, une conférence préliminaire d'experts s'était réunie à Washington sur l'invitation du Gouvernement des Etats-Unis (Foreign Relations of the United States, 1926, volume I, p. 238). Elle avait élaboré un projet de convention qui n'avait pas reçu un accueil favorable (ibid., p. 245). En 1934, à sa seizième session ordinaire, l'Assemblée de la Société des Nations avait déclaré : "la question de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est de nature à faire l'objet d'une convention internationale" (Journal Officiel de la Société des Nations, Supplément spécial No 137, p. 15, No. 4).

Le 10 octobre 1936, le Conseil de la Société des Nations décidait de convoquer une conférence chargée d'étudier cette question (Procès-verbaux de la 84ème session du Conseil de la Société des Nations, p. 1196). La conférence prévue ne s'est pas réunie. Le Rapporteur spécial avait émis l'opinion que le moment était peut-être venu d'essayer à nouveau d'établir une réglementation uniforme en la matière.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79, p. 33), le Rapporteur spécial avait fait observer que dans le cadre des Nations Unies, la Commission des transports et des communications et le Conseil économique et social avaient étudié la question de

la pollution des eaux de mer, et que le Gouvernement du Royaume-Uni avait décidé d'inviter les principales Puissances maritimes à assister à Londres à une conférence diplomatique spéciale et de demander à l'Organisation des Nations Unies de s'y faire représenter. La Conférence de Londres a élaboré la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, qui a été ouverte à la signature le 12 mai 1954. Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

En 1955 (voir document A/2934), la Commission avait adopté le texte suivant (article 23) :

Tous les Etats seront tenus d'édicter des règles visant à éviter la pollution des eaux par les hydrocarbures répandus par les navires, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

En 1956, la Commission a souligné les risques sérieux que présentent les hydrocarbures répandus librement par les navires, et a en même temps élargi la portée de l'article pour qu'il s'applique aux autres sources de pollution de la mer : fuites dans les pipe-lines, défauts d'installations pour l'exploitation du sol et du sous-sol marins, immersion de déchets radio-actifs.

SOUS-SECTION B - PÊCHE

Droit de la pêche; conservation des ressources
biologiques de la haute mer

Articles 49 à 59

(Il est commode d'examiner ces articles conjointement)

Projet de 1956

Article 49 : Tous les Etats ont droit à ce que leurs nationaux exercent la pêche en haute mer, sous réserve de leurs obligations conventionnelles, et des dispositions concernant la conservation des ressources biologiques de la haute mer, contenues dans les articles suivants.

Article 50 : Aux fins des présents articles, l'expression "conservation des ressources biologiques de la haute mer" s'entend comme l'ensemble des mesures rendant possible le rendement optimum constant de ces ressources, de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres.

Article 51 : Un Etat dont les nationaux se livrent à la pêche dans une région de la haute mer où les nationaux d'autres Etats ne s'y livrent pas doit, en cas de besoin, adopter des mesures pour réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue de la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

Article 52 :

1. Si les nationaux de deux ou plusieurs Etats se livrent à la pêche du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources marines dans une région de la haute mer, ces Etats engageront, à la demande de l'un d'eux, des négociations en vue de prendre d'un commun accord les mesures nécessaires pour la conservation de ces ressources.

2. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

Article 53 :

1. Si, après l'adoption des mesures visées aux articles 51 et 52, des nationaux d'autres Etats désirent se livrer à la pêche, dans la même région, du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources marines, les mesures de conservation adoptées leur seront applicables.

2. Si ces autres Etats n'acceptent pas ces mesures, et si un accord ne peut être réalisé dans un délai raisonnable, chaque partie intéressée peut entamer la procédure prévue à l'article 57. Sous réserve de la disposition de l'article 58, paragraphe 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

Article 54 :

1. Tout Etat riverain a un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale.

2. Tout Etat riverain a le droit de participer, dans des conditions d'égalité, à toute organisation de recherches et à tout système de réglementation dans cette région, même si ses nationaux ne s'y livrent pas à la pêche.

3. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

Article 55 :

1. Eu égard aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 54, tout Etat riverain peut, en vue du maintien de la productivité des ressources biologiques de la mer, adopter unilatéralement les mesures de conservation appropriées pour tout stock de poisson ou autres ressources marines dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale, si des négociations à cet effet avec les autres Etats intéressés n'ont pas abouti à un accord dans un délai raisonnable.

2. Les mesures que l'Etat riverain aura adoptées en vertu du paragraphe précédent ne peuvent avoir effet à l'égard des autres Etats que :

- a) S'il est possible de prouver scientifiquement l'urgence des mesures de conservation;
- b) Si elles sont fondées sur des conclusions scientifiques appropriées;
- c) Si elles n'ont pas d'effets discriminatoires à l'encontre des pêcheurs étrangers.

3. Si ces mesures ne sont pas acceptées par d'autres Etats intéressés, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57. Sous réserve de la disposition de l'article 58, paragraphe 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

Article 56 :

1. Un Etat, même si ses nationaux ne se livrent pas à la pêche dans une région de la haute mer non adjacente à ses côtes, et qui cependant a un intérêt

spécial à la conservation des ressources biologiques dans cette région, peut requérir les Etats dont les nationaux y exercent la pêche de prendre les mesures nécessaires à la conservation.

2. Si, dans un délai raisonnable, il n'obtient pas satisfaction, cet Etat peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

Article 57 :

1. Tout différend pouvant surgir entre Etats dans les cas visés aux articles 52, 53, 54, 55 et 56 est, à la demande de l'une des parties, soumis pour règlement à une commission arbitrale composée de sept membres, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, deux membres de la Commission arbitrale seront nommés par l'Etat ou les Etats demandeurs et deux membres seront nommés par l'Etat ou les Etats défendeurs, mais de chaque côté on ne pourra nommer qu'un membre national. Les trois autres membres, dont l'un sera chargé des fonctions de président, seront nommés d'un commun accord par les Etats parties au différend. A défaut d'accord, ils seront, à la requête de tout Etat partie au différend, choisis par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, parmi les ressortissants d'Etats tiers. Si, dans le délai de trois mois à compter de la date de la demande d'arbitrage, les parties n'ont pas désigné un ou plusieurs des membres, le ou les membres manquants seront, à la requête de toute partie, nommés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Il sera pourvu aux vacances de la même manière qu'aux désignations initiales.

3. Si les parties au différend se divisent en plus de deux groupes opposés, les membres de la commission arbitrale seront, à la requête de tout Etat partie au différend, désignés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, parmi des personnes dûment qualifiées, spécialistes des questions juridiques, administratives ou scientifiques relatives aux pêcheries selon la

/...

nature du différend à régler. Il sera pourvu aux vacances de la même manière qu'aux désignations initiales.

4. Sauf disposition expresse des présents articles, la commission arbitrale réglera sa procédure. Elle statuera également sur la répartition des frais et dépens entre les parties.

5. La commission arbitrale sera, dans tous les cas, constituée dans les trois mois à compter de la requête initiale et rendra sa décision dans les cinq mois suivants, à moins qu'elle ne décide, en cas de nécessité, de prolonger ce délai.

Article 58 :

1. Lorsqu'il s'agit de mesures unilatéralement adoptées par des Etats riverains, la commission arbitrale appliquera les critères énoncés à l'article 55, paragraphe 2. Dans les autres cas, elle appliquera ces critères en fonction de chaque cas particulier.

2. La commission arbitrale pourra décider que tant qu'elle n'aura pas rendu sa décision, les mesures qui font l'objet du différend ne seront pas appliquées.

Article 59 : Les décisions de la commission arbitrale seront obligatoires pour les Etats en cause. Au cas où des recommandations y auront été jointes, celles-ci devront recevoir la plus grande attention.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/C.4/17, page 25), le Rapporteur spécial avait attiré l'attention sur le problème de la protection des richesses de la mer et brièvement rappelé un certain nombre des conventions internationales conclues en vue d'assurer cette protection.

Le paragraphe 193 du rapport de la Commission sur les travaux de sa deuxième session tenue en 1950 (A/1316) se lit comme suit :

"La Commission a demandé au Rapporteur spécial d'étudier le problème de la protection des richesses de la mer dans l'intérêt de toute l'humanité au moyen d'une généralisation des mesures prévues dans les traités bilatéraux ou multilatéraux. La Commission a décidé qu'il pourrait y avoir lieu de consulter d'autres organisations et notamment des organisations techniques, qui s'occupent de la question de la protection des richesses de la mer".

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, pages 39-41), le Rapporteur spécial avait précisé que la protection des richesses de la mer faisait l'objet d'un grand nombre de conventions bilatérales et multilatérales entre les Etats intéressés,

mais que cette manière de légiférer présentait le grave inconvénient qu'un accord intervenu entre deux ou plusieurs Etats intéressés risquait de devenir inefficace au cas où un seul ou plusieurs autres Etats refusaient de s'y conformer. Généraliser les mesures prévues dans les traités bilatéraux ou multilatéraux en les appliquant à des Etats qui ne seraient pas partie à ces conventions et se trouveraient ainsi liés par des stipulations inter alios ne serait pas compatible avec les principes généraux du droit. D'ailleurs, cette question ne se prêtait pas à une codification générale et uniforme, étant donné la diversité des circonstances dans lesquelles la protection devait avoir lieu dans les différentes parties du monde et les différentes espèces à protéger.

Le Rapporteur spécial pensait qu'en principe l'Etat riverain était fondé à édicter des règles pour la protection des richesses de la mer adjacente et que, pour être efficaces, ces règles devaient être applicables dans une zone de mer plus large que celle des eaux territoriales. Mais en règle générale cette législation n'offrait pas de garanties suffisantes aux autres Etats qui font usage des mêmes eaux et favorisait parfois les intérêts de l'Etat côtier.

Pour résoudre cette difficulté, le Rapporteur spécial avait proposé le texte suivant :

Tout Etat côtier a le droit de promulguer dans une zone contiguë aux eaux territoriales de 200 milles marins les interdictions nécessaires à la protection des richesses de la mer contre l'extermination et à prévenir la pollution de ces eaux par les hydrocarbures.

L'Etat côtier s'efforcera d'édicter ces règles d'un commun accord avec les autres pays intéressés aux pêcheries dans les parages en question. La réglementation ne doit faire aucune distinction entre les sujets et les navires des différents Etats, y compris l'Etat côtier; elle doit, sous tous les aspects autres que ceux de la protection des richesses de la mer et de la répression de la pollution des eaux, respecter le régime de la haute mer.

Si un Etat se considère lésé d'une manière injustifiée dans ses intérêts par une interdiction, telle que celle prévue à l'alinéa premier, et si les deux Etats ne peuvent parvenir à un accord à ce sujet, le différend sera soumis à la Cour internationale de Justice.

Le Rapporteur spécial avait précisé que la zone de protection qu'il envisageait était nettement distincte de la zone contiguë (voir article 66) prévue par un certain nombre d'Etats en ce qui concerne les droits de pêche.

Il avait ajouté : "Avec l'institution d'une zone contiguë pour les pêcheries on envisage de reconnaître à l'Etat côtier dans la zone en question des droits exclusifs relatifs à la pêche, tandis que la zone, envisagée par notre proposition, a pour but la protection des richesses de la mer, en excluant tout traitement préférentiel relatif à la pêche en faveur de l'Etat côtier. Afin de prévenir les abus il semble nécessaire de subordonner la reconnaissance du droit d'instituer de telles zones de protection à l'acceptation de la juridiction de la Cour internationale de Justice en cette matière".

Dans ce même rapport le Rapporteur spécial déclarait qu'à son avis les pêcheries sédentaires devaient faire l'objet d'une réglementation spéciale, distincte de la réglementation relative aux richesses de la mer en général.

En 1951, la Commission avait adopté les deux articles suivants, qui constituaient les articles premier et 2 de la partie II (Sujets voisins) du projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins (A/1858). Ces deux articles étaient groupés sous un même titre : "Richesses de la mer".

Article premier : Les Etats dont les ressortissants se livrent à la pêche dans une région quelconque de la haute mer peuvent réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue de protéger ses ressources contre l'extermination. Si les ressortissants de plusieurs Etats se livrent ainsi à la pêche dans une région, ces mesures seront prises de concert par ces Etats; si les ressortissants d'un seul Etat se livrent ainsi à la pêche dans une région donnée, cet Etat peut prendre ces mesures dans la région. Si une partie quelconque d'une région se trouve à moins de 100 milles des eaux territoriales d'un Etat riverain, cet Etat a le droit de participer sur un pied d'égalité à toute réglementation, même si ses ressortissants ne se livrent pas à la pêche dans cette région. Mais, en aucun cas, une région ne peut être fermée aux ressortissants d'autres Etats qui veulent se livrer à la pêche.

Article 2 : Compétence devrait être donnée à un organisme international permanent pour effectuer des enquêtes continues sur les pêcheries du monde et les méthodes employées pour leur exploitation. Cet organisme devrait également avoir le pouvoir de fixer des règles pour les mesures de protection à appliquer par les Etats dont les ressortissants se livrent à la pêche dans une région particulière quelconque lorsque les Etats intéressés ne parviennent pas à s'entendre entre eux.

La Commission avait ajouté le commentaire suivant :

1. La question de la protection des richesses de la mer a été jointe aux revendications sur le plateau continental que certains Etats ont présentées au cours de ces dernières années, mais les deux questions semblent entièrement différentes et pour cette raison elles ont été traitées séparément.

2. La protection de la faune marine contre l'extermination s'impose dans l'intérêt de la conservation des ressources alimentaires du monde. Les Etats dont les ressortissants se livrent à la pêche dans une région donnée ont, en conséquence, une responsabilité particulière et ils devraient convenir entre eux de la réglementation à appliquer dans cette région. Lorsque les ressortissants d'un seul Etat se livrent ainsi à la pêche dans une région, la responsabilité incombe à cet Etat. Toutefois, l'exercice du droit de prescrire des mesures de protection ne devrait pas exclure les nouveaux venus de la participation à la pêche dans une région quelconque. Lorsque la région de pêche se trouve si près de la côte, qu'une réglementation ou l'absence de réglementation pourrait avoir des répercussions sur la pêche dans les eaux territoriales d'un Etat riverain, cet Etat devrait avoir le droit de participer à l'élaboration d'une réglementation à appliquer même si ses ressortissants ne pêchent pas dans cette région.

3. Ce système pourrait se révéler inefficace si les Etats intéressés ne parviennent pas à s'entendre. Le meilleur moyen d'obvier à la difficulté serait d'instituer un organisme permanent qui serait compétent pour présenter, en cas de désaccord, des règles que les Etats seraient tenus d'appliquer à la pêche pratiquée par leurs ressortissants dans ces parages. Cette question semble rentrer dans la compétence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

4. La pollution des eaux de la haute mer soulève des problèmes particuliers en ce qui concerne non seulement la protection des richesses de la mer mais encore celles d'autres intérêts. La Commission a noté que le Conseil économique et social avait pris une initiative en la matière (résolution 298 C (XI) du 12 juillet 1950).

5. La Commission a discuté une proposition tendant à ce qu'un Etat riverain ait le pouvoir d'établir une réglementation protectrice applicable dans une zone contiguë à ses eaux territoriales, en attendant l'institution

de l'organisme mentionné au paragraphe 3. Cette réglementation devrait être, dans la mesure du possible, établie d'un commun accord avec les autres Etats que les pêcheries intéressent dans les régions en question. Elle ne devrait faire aucune distinction entre les ressortissants des différents Etats, y compris l'Etat riverain. Tout différend auquel donnerait lieu l'application de ces règles devrait être soumis à l'arbitrage. Il a été suggéré de fixer à 200 milles marins la largeur de cette zone. Etant donné qu'il y a eu partage des voix sur l'opportunité de cette proposition, la Commission a décidé d'en faire mention dans son rapport sans la faire sienne. En 1953 (A/2456), la Commission avait adopté les trois articles suivants :

Article premier : Un Etat dont les ressortissants se livrent à la pêche dans une région quelconque de la haute mer où les ressortissants d'autres Etats ne s'y livrent pas peut réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue d'empêcher une exploitation abusive ou l'épuisement des ressources en poisson. Si les ressortissants de deux ou plusieurs Etats se livrent à la pêche dans une région de la haute mer, les Etats intéressés prendront ces mesures d'un commun accord. Si après l'adoption de ces mesures, des ressortissants d'autres Etats se livrent à la pêche dans cette région et si ces Etats n'acceptent pas ces mesures, l'organisme international prévu à l'article 3 sera saisi de la question, sur requête de l'une des parties intéressées.

Article 2 : Dans toute région située à moins de 100 milles de la mer territoriale, l'Etat ou les Etats riverains ont le droit de participer sur un pied d'égalité à toute réglementation même si leurs ressortissants ne se livrent pas à la pêche dans cette région.

Article 3 : Les Etats auront le devoir de reconnaître le caractère obligatoire pour leurs ressortissants de toute réglementation de la pêche dans une région quelconque de la haute mer qu'une autorité internationale, créée dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies, aura jugée indispensable pour empêcher une exploitation abusive ou l'épuisement des ressources en poisson de cette région. Cette autorité internationale interviendra à la requête de tout Etat intéressé."

La Commission avait précisé qu'en adoptant ces articles, elle avait essentiellement confirmé les dispositions de ses propositions antérieures. Elle avait reconnu que ses propositions relevaient dans une certaine mesure du

/...

"développement progressif" du droit international, en même temps qu'ils en constituaient une codification. C'est ainsi que d'après le droit international en vigueur, la situation était d'une manière générale la suivante :

- i) La réglementation établie par un Etat pour la protection des pêcheries dans une région quelconque de la mer située en dehors de ses eaux territoriales n'était obligatoire que pour les ressortissants de cet Etat;
- ii) Si deux ou plusieurs Etats établissaient d'un commun accord une réglementation pour une région particulière, cette réglementation n'avait force obligatoire que pour les ressortissants des Etats intéressés;
- iii) Les traités que des Etats avaient conclus pour régler en commun la pêche en vue d'empêcher une exploitation abusive ou l'épuisement des ressources en poisson, en règle générale, n'avaient donné à l'organisme créé à cette fin que le pouvoir de présenter des recommandations et non pas celui d'établir une réglementation obligatoire pour les parties contractantes pour leurs ressortissants.

La Commission avait déclaré qu'à son avis le droit en vigueur était insuffisant sur les points suivants :

- i) Il n'assurait pas une protection suffisante de la faune marine contre l'extermination;
- ii) L'Etat riverain ou les Etats directement intéressés n'étaient pas suffisamment protégés contre l'exploitation abusive et destructrice des ressources en poisson par les ressortissants étrangers. Cela incitait les Etats, notamment les Etats riverains, à prendre des mesures unilatérales d'auto-défense, qui étaient probablement illégales, et qui visaient ou aboutissaient à l'exclusion totale des ressortissants étrangers.

La Commission avait précisé en outre qu'étant donné les dispositions de l'article 3, on pouvait renoncer à la proposition formulée à la troisième session, qui tendait à accorder à l'Etat riverain lui-même le droit d'édicter des règlements obligatoires, de caractère non discriminatoire, pour les ressortissants étrangers dans les zones contiguës à la côte.

Ainsi que la Commission l'a expliqué, les articles 51 à 59 du projet de 1956 sont inspirés dans une large mesure par les travaux de la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer qui s'est réunie à Rome du 18 avril au 10 mai 1955 (A/CONF.10/6).

Les paragraphes suivants du rapport de la Conférence de Rome présentent un intérêt particulier :

16. La conservation est indispensable à l'exploitation rationnelle des ressources biologiques des mers. Il y a donc lieu d'appliquer des mesures de conservation lorsque des données scientifiques probantes montrent que les activités de pêche ont ou risquent fort d'avoir un effet défavorable sur le volume et la composition de ces ressources.

17. Le but immédiat de la conservation des ressources biologiques de la mer consiste à mener les activités de pêche de manière à accroître, ou tout au moins à maintenir, le rendement moyen constant en produits se présentant sous la forme souhaitable. En même temps, chaque fois qu'il est possible de le faire, il convient de prendre des mesures positives scientifiquement judicieuses en vue d'améliorer les ressources.

18. L'objectif principal de la conservation des ressources biologiques de la mer consiste à obtenir le rendement optimum constant de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres. Lors de l'élaboration des programmes de conservation, il convient de tenir compte de l'intérêt particulier que présente, pour l'Etat riverain, le maintien de la productivité des ressources de haute mer au voisinage de ses côtes^{1/}.

.....

74. La Conférence a pris note avec satisfaction des mesures de conservation déjà adoptées dans certaines régions et pour certaines espèces, à l'échelon national et international. Pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer, il est essentiel que les nations entreprennent de concert les travaux de recherche (comprenant des enquêtes statistiques) et l'élaboration des réglementations. Elle estime qu'il y a lieu de négocier de nouvelles conventions à ces fins dans tous les cas où de telles dispositions se révèlent nécessaires.

75. Le système actuel de réglementation internationale de la pêche (édicte des mesures de conservation des ressources) est fondé sur la répartition géographique et biologique des populations marines qui, dans chaque cas,

^{1/} Lors de sa 19^{ème} séance plénière, le 5 mai 1955, la Conférence a décidé, par 18 voix contre 17, avec 8 abstentions, d'inclure cette phrase dans son rapport. Voir A/CONF.10/SR.19.

ont donné lieu à la conclusion d'un accord. Il semble, d'une manière générale, que cette façon d'aborder le problème soit la meilleure du point de vue scientifique et technique. Ce système est fondé sur des conventions conclues par les pays intéressés.

76. Etant donné que tous les Etats participant à la Conférence ont exprimé le désir de collaborer aux travaux de recherche futurs, et que les conventions en vigueur ont déjà montré la voie à suivre, il semble que les perspectives soient favorables en ce qui concerne l'adoption en temps opportun des nouvelles mesures de conservation qui pourront se révéler nécessaires. Compte tenu de ces considérations et des principes en vigueur mentionnés à la section V (Principes des organisations internationales de conservation), la Conférence estime que toute nouvelle convention devrait reposer sur les principes suivants :

- a) Chaque convention devrait porter :
 - i) Soit sur un ou plusieurs stocks d'espèces marines susceptibles de faire l'objet d'une identification séparée et d'une réglementation distincte;
 - ii) Soit sur une zone déterminée dont les limites seront fixées en fonction de certains facteurs d'ordre scientifique et technique, cette méthode étant adoptée dans les cas où il se révèle difficile (en raison du mélange des populations, par exemple) d'identifier et de réglementer les stocks mentionnés à l'alinéa i).
- b) Tous les Etats qui exploitent la ressource, de même que les Etats riverains adjacents, devraient avoir la possibilité d'adhérer à la convention et de participer à l'élaboration et à l'examen des mesures de réglementation.
- c) Les règlements relatifs à la conservation qui sont appliqués en vertu d'une convention devraient être fondés sur les résultats de travaux de recherche et d'études scientifiques.
- d) Dans la mesure du possible, tous les Etats signataires d'une convention devraient participer, directement ou par l'intermédiaire d'un personnel scientifique commun, aux travaux de recherche et aux études scientifiques effectués aux fins de ladite convention.

e) Toutes les conventions devraient définir nettement les droits et devoirs des Etats signataires ainsi que la procédure d'application.

f) Toutes les conventions devraient préciser la nature et le genre des mesures auxquelles on peut avoir recours pour atteindre les objectifs visés.

g) Les conventions devraient prévoir des mesures exécutoires efficaces.

77. Aucun des principes directeurs ci-dessus ne vise à empêcher les Etats de conclure entre eux tels accords sur d'autres questions de pêche qu'ils pourraient désirer négocier, ni limiter les pouvoirs ou les responsabilités d'un Etat en matière de réglementation de ses pêcheries hauturières lorsqu'elles sont exploitées seulement par ses ressortissants.

78. La Conférence a estimé que les conventions, ainsi que les mesures de réglementation prises en application de celles-ci, devraient être adoptées par voie d'accord entre tous les Etats intéressés. Cependant, elle attire l'attention sur les problèmes auxquels risquent de donner naissance les divergences de vues entre Etats à propos des questions scientifiques et techniques relatives à la conservation des pêcheries. Ces divergences de vues peuvent porter :

a) Sur la nécessité de prendre des mesures de conservation ou sur la nature des mesures à adopter; et

b) Sur la nécessité d'empêcher que les mesures déjà adoptées par un Etat ou d'un commun accord par certains Etats ne soient rendues vaines du fait que d'autres Etats, notamment ceux qui ne participent que depuis peu à l'exploitation de la pêche en question, se refuseraient à les appliquer.

79. Il serait possible de résoudre les problèmes de cet ordre :

a) Si les Etats intéressés convenaient de soumettre leurs différends au jugement d'experts impartiaux et qualifiés, choisis spécialement dans chaque cas par les parties en cause, étant entendu que la décision de ces experts serait, le cas échéant, soumise à l'approbation desdites parties; et

b) Si tous les Etats participant à l'exploitation d'un stock de poisson déterminé s'engageaient à collaborer avec les autres Etats intéressés à l'exécution de programmes adéquats de conservation, de recherche et de réglementation.

80. La Conférence a reconnu qu'un problème se pose lorsque l'exploitation intensive, du fait de nouvelles opérations de pêche entreprises par un autre pays, d'une zone de haute mer limitrophe d'eaux côtières déjà fortement exploitées, porte gravement atteinte à l'abondance du poisson dans lesdites eaux côtières. Ce problème est résolu du point de vue de la conservation quand la totalité de la zone exploitée fait l'objet d'un dispositif de conservation groupant les Etats intéressés et se trouve ainsi soumise à une réglementation adéquate permettant de maintenir le rendement optimum constant. Toutefois, quand il n'existe pas de dispositifs de ce genre, une surexploitation risque de se produire avant qu'il soit possible d'élaborer des arrangements et des règlements appropriés. Les avis des membres de la Conférence ont été partagés, de façon à peu près égale, sur le point de savoir si, dans ces conditions, il appartenait ou non à l'Etat riverain d'instaurer un programme de conservation visant les zones de pêche en question, en attendant que soient négociés des arrangements appropriés. Ce problème appelle une étude plus approfondie.

M. García Amador, alors Vice-Président de la Commission, avait représenté le Gouvernement cubain à la Conférence de Rome et rempli les fonctions de Président-suppléant; il a présenté à la Commission, après la fin des travaux de la Conférence, un certain nombre de projets d'articles, précédés d'un préambule et destinés à remplacer les articles que la Commission avait adoptés en 1953. Ces projets d'articles, tels qu'ils ont été modifiés par la Commission, sont reproduits en annexe au chapitre II du rapport de la Commission sur les travaux de sa septième session, du 2 mai au 8 juillet 1955 (A/2934). Ils sont identiques aux articles 25 à 33 des articles provisoires relatifs au régime de la haute mer qui figurent au chapitre II de ce même rapport. Le texte du préambule et des articles en question est le suivant :

La Commission du droit international,

Considérant :

1. Que le développement de la technique moderne en matière d'exploitation des ressources biologiques de la mer expose certaines de ces ressources au risque d'exploitation abusive, de détérioration ou d'épuisement,
2. Qu'en conséquence, des mesures s'imposent en vue de la conservation desdites ressources lorsqu'il est scientifiquement possible de démontrer qu'elles sont menacées d'une exploitation abusive, de détérioration ou d'épuisement,

/...

3. Que l'objectif primordial de la conservation des ressources biologiques de la mer est d'obtenir le rendement constant optimum afin d'assurer un approvisionnement maximal en produits alimentaires et autres, d'origine marine, sous une forme utile à l'humanité,

4. Qu'en formulant des programmes de conservation, il faut tenir compte de l'intérêt que l'Etat riverain attache au maintien de la productivité des ressources de la haute mer contiguës à ses côtes,

5. Que de la nature et de la portée des problèmes que pose à l'heure actuelle la conservation des ressources biologiques de la mer découle la nécessité évidente de résoudre essentiellement ces problèmes par voie de coopération internationale, grâce à l'action concertée de tous les Etats intéressés, et que l'étude de l'expérience des cinquante dernières années jointe à la reconnaissance de la diversité des conditions écologiques dans lesquelles les programmes de conservation doivent être appliqués indiquent clairement que ces programmes peuvent être mis en oeuvre avec une plus grande efficacité sur le plan régional ou par espèces,

A adopté les articles ci-après :

Article premier

Un Etat dont les nationaux se livrent à la pêche dans une région de la haute mer où les nationaux d'autres Etats ne s'y livrent pas, peut adopter des mesures pour réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue de la conservation des ressources biologiques en haute mer.

Article 2

1. Si les nationaux de deux ou plusieurs Etats se livrent à la pêche dans une région de la haute mer, ces Etats engageront, à la demande de l'un d'eux, des négociations en vue de prendre d'un commun accord les mesures nécessaires pour la conservation des ressources biologiques en haute mer.

2. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 7.

Article 3

1. Si, après l'adoption des mesures visées aux articles premier et 2, des nationaux d'autres Etats désirent se livrer à la pêche dans la même région, les mesures adoptées leur seront applicables.

2. Si les Etats dont les nationaux participent à la pêche n'acceptent pas ces mesures, et si un accord ne peut être réalisé dans un délai raisonnable, chaque partie intéressée peut entamer la procédure prévue à l'article 7; sous réserve de la disposition de l'article 8, alinéa 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

Article 4

1. Un Etat riverain ayant un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans une partie de la haute mer contiguë à ses côtes, a le droit de participer, dans des conditions d'égalité, à toute organisation de recherches et à tout système de réglementation dans cette région, même si ses nationaux ne s'y livrent pas à la pêche.

2. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 7.

Article 5

1. Un Etat riverain ayant un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans une partie de la haute mer contiguë à ses côtes peut adopter unilatéralement toutes mesures de conservation appropriées dans la zone où cet intérêt existe, si des négociations avec les autres Etats intéressés n'ont pas abouti à un accord dans un délai raisonnable.

2. Les mesures que l'Etat riverain aura adoptées en vertu de l'alinéa 1 du présent article ne peuvent avoir effet à l'égard des autres Etats que :

- a) S'il est possible de prouver scientifiquement la nécessité impérieuse et l'urgence des mesures de conservation;
- b) Si elles sont fondées sur des conclusions scientifiques valables;
- c) Si elles n'ont pas d'effets discriminatoires à l'encontre des pêcheurs étrangers.

3. Si ces mesures ne sont pas acceptées par d'autres Etats intéressés, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 7. Sous réserve de la disposition de l'article 8, alinéa 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

Article 6

1. Un Etat, même si ses nationaux ne se livrent pas à la pêche dans une région de la haute mer non contiguë à ses côtes, et qui cependant a un intérêt spécial à la conservation des ressources biologiques dans cette région, peut requérir les Etats dont les nationaux y exercent la pêche de prendre les mesures nécessaires à la conservation.

2. Si, dans un délai raisonnable, il n'obtient pas satisfaction, cet Etat peut entamer la procédure prévue à l'article 7.

Article 7

1. Les différends entre Etats dans les cas visés aux articles 2, 3, 4, 5 et 6 sont, à la demande de l'une des parties, réglés par arbitrage, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique.

2. L'arbitrage sera confié à une commission arbitrale dont les membres seront choisis par accord entre les parties. Si cet accord n'est pas intervenu dans les trois mois à compter de la date de la requête initiale, la commission sera désignée sur demande de l'une des parties par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en consultation avec le Directeur général de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture. Dans ce cas, la commission sera composée de quatre ou six experts qualifiés en matière de conservation des ressources biologiques de la mer et d'un expert en droit international, et le Secrétaire général pourvoira également aux vacances survenues après la désignation. La commission réglera sa procédure et décidera du mode de répartition des frais et dépens entre les parties.

3. La commission sera, dans tous les cas, constituée dans les cinq mois à compter de la requête initiale en règlement et rendra sa décision dans les trois mois suivants à moins qu'elle ne décide de prolonger ce délai.

Article 8

1. Lorsqu'il s'agit de mesures unilatéralement adoptées par des Etats riverains, la commission arbitrale appliquera les critères énoncés à l'article 5, alinéa 2. Dans les autres cas elle appliquera ces critères en fonction de chaque cas particulier.

2. La commission pourra décider que tant qu'elle n'aura pas rendu sa décision, les mesures qui font l'objet du différend ne seront pas appliquées.

Article 9

Les décisions de la commission seront obligatoires pour les Etats en cause. Au cas où des recommandations y auront été jointes, celles-ci devront recevoir la plus grande attention.

La Commission a indiqué qu'elle a adopté ces articles, après y avoir apporté certaines modifications, et qu'ils constituent les articles 51 à 59 du projet de 1956. L'article 49 de ce dernier projet (qui correspond à l'article 24 du projet de 1955) se borne à confirmer le principe de la liberté de la pêche en haute mer, sous réserve des exceptions prévues par traité ou dans d'autres articles du projet. L'article 50 du projet de 1956 définit l'expression "conservation des ressources biologiques de la haute mer" qui apparaît à plusieurs reprises dans les articles suivants et dans les commentaires qui accompagnent ces articles. Cette définition est reprise du paragraphe 18 du rapport de la Conférence de Rome (voir plus haut).

Pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol

Article 60

Projet de 1956

La réglementation de pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol dans les régions de la haute mer adjacentes à la mer territoriale d'un Etat peut être entreprise par cet Etat lorsque ses nationaux entretiennent et exploitent ces pêcheries depuis longtemps, à condition que ceux qui ne sont pas ses nationaux soient autorisés à participer à ces activités dans les mêmes conditions que ses nationaux. Cette réglementation ne portera pas atteinte au régime général de ces régions en tant que haute mer.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, pages 34 et 35), le Rapporteur spécial a indiqué que "les pêcheries peuvent être qualifiées de sédentaires soit à raison des espèces auxquelles elles se rapportent, c'est-à-dire des espèces fixées au sol ou aux accidents du relief marin, soit à raison des engins qu'elles utilisent, par exemple des pieux plantés dans le fond de la mer". Il a estimé que cette question pourrait être traitée en relation avec celle du plateau continental.

En 1950, la Commission "a prié le Rapporteur spécial d'étudier quelles sont les règles en vigueur régissant les pêcheries sédentaires et de faire connaître ses conclusions à la prochaine session" (A/1316, paragraphe 197).

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, pages 55 à 68), le Rapporteur spécial a souligné qu'un certain nombre de pêcheries sédentaires existent dans des espaces maritimes qui, bien que rapprochés des côtes, font néanmoins juridiquement partie de la haute mer. Il a fait observer que la question des pêcheries sédentaires pouvait être traitée soit i) indépendamment, soit ii) dans le cadre du régime du plateau continental, soit encore iii) dans le cadre du régime des richesses de la mer. Si le régime du plateau continental était appliqué à ces pêcheries, l'Etat riverain serait en droit de les réglementer à l'aide de mesures unilatérales et de les réserver à ses propres sujets. En revanche, si l'on appliquait à ces pêcheries sédentaires le régime proposé dans son rapport pour les richesses de la mer, l'Etat riverain serait en droit de les réglementer par des mesures unilatérales, mais il ne pourrait les réserver à ses propres sujets.

/...

Après avoir examiné la pratique suivie par les Etats, le Rapporteur spécial a formulé la conclusion suivante :

Jusqu'à présent, les bancs où l'on exerce les pêcheries sédentaires ont été considérés par les Etats côtiers comme étant occupés et constituant une propriété. Les Etats ont toutefois pris soin d'y appliquer un régime libéral vis-à-vis des sujets d'autres Etats, de sorte que des difficultés d'ordre international ont été évitées. Si l'on désire régler le régime des pêcheries sédentaires indépendamment de celui du plateau continental, il faudra maintenir la situation qui existe de fait et consacrer le régime actuel comme lex specialis, dérogeant au régime général résultant des règles concernant le plateau continental et les richesses de la mer.

Le Rapporteur spécial a proposé en conséquence l'adoption de l'article suivant :

Les pêcheries sédentaires, qui se caractérisent par l'usage effectif et prolongé d'une partie de la haute mer, sans que les autres Etats, et spécialement ceux qui pourraient du fait de leur situation géographique faire valoir des objections particulières, aient opposé à cet usage des protestations formelles et persistantes, sont reconnues comme licites, pourvu que leur réglementation admette au bénéfice de leur usage les pêcheries sans distinction de nationalité et qu'elle se borne à assurer la police et la conservation des fonds pour le plus grand profit des pêcheries moyennant des redevances équitablement assises et perçues.

En 1951 (A/1858), la Commission a adopté comme article 3 de la partie II (sujets voisins) de son projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins le texte suivant^{1/} :

La réglementation des pêcheries sédentaires dans les régions de la haute mer contiguë à ses eaux territoriales peut être entreprise par un Etat lorsque les ressortissants de cet Etat entretiennent et exploitent ces pêcheries depuis longtemps, à condition que ceux qui ne sont pas ses ressortissants soient autorisés à participer à ces activités en matière de pêche dans les mêmes conditions que ses ressortissants. Toutefois, cette réglementation ne portera pas atteinte au régime général de ces régions en tant que haute mer.

^{1/} Les "sujets voisins" étaient les suivants : "Richesses de la mer" (article premier et article 2), "Pêcheries sédentaires" (article 3) et "Zones contiguës" (article 4).

La Commission a fait suivre cet article du commentaire ci-après :

1. La Commission est d'avis que les pêcheries sédentaires devraient être réglementées indépendamment du problème du plateau continental. Les propositions relatives au plateau continental concernent l'exploitation des ressources minérales du sous-sol, tandis que, pour les pêcheries sédentaires, il s'agit de pêcheries qui sont qualifiées de sédentaires en raison, soit des espèces qui y sont prises, soit des engins qui y sont utilisés, par exemple des pieux plantés dans le fond de la mer. Cette distinction justifie une séparation des deux sujets.

2. Les pêcheries sédentaires ne peuvent soulever de difficultés d'ordre juridique que si elles sont situées au-delà de la limite extérieure des eaux territoriales.

3. Les bancs où se trouvent des pêcheries sédentaires, qui sont situés dans des zones contiguës aux eaux territoriales mais du côté du large, ont été considérés par certains Etats riverains comme occupés par eux et constituant une partie de leur territoire. Toutefois, cela a rarement donné lieu à des complications. La Commission s'est abstenue de qualifier ces régions de régions "occupées" ou "constituant une propriété". Elle est toutefois d'avis que la situation spéciale dans laquelle se trouvent ces régions justifie la reconnaissance de droits spéciaux à l'Etat riverain dont les ressortissants se livrent depuis longtemps à la pêche dans ces régions.

4. Les droits spéciaux que l'Etat riverain peut exercer dans ces régions doivent être strictement limités à ceux qui sont nécessaires aux fins pour lesquelles ils ont été reconnus. Sauf pour ce qui est de la réglementation des pêcheries sédentaires, les eaux qui recouvrent le lit de la mer où ces pêcheries sont situées restent soumises au régime de la haute mer. La règle coutumière existante, d'après laquelle les ressortissants d'autres Etats sont autorisés à se livrer à la pêche dans les mêmes conditions que les ressortissants de l'Etat riverain devrait continuer à s'appliquer.

Dans son quatrième rapport (A/CN.4/60), le Rapporteur spécial a décidé de retenir la proposition selon laquelle un Etat riverain, lorsqu'il a jusqu'à présent interdit aux personnes qui n'étaient pas ses ressortissants d'exploiter des pêcheries sédentaires, serait en droit de l'interdire à l'avenir. Le Rapporteur spécial a proposé en conséquence d'adopter comme article 3 le texte suivant (page 144) :

/...

La réglementation des pêcheries sédentaires dans les régions de la haute mer contiguë à sa mer territoriale peut être entreprise par un Etat lorsque les ressortissants de cet Etat entretiennent et exploitent ces pêcheries depuis longtemps; lorsque l'Etat riverain a autorisé jusqu'à présent les personnes qui ne sont pas ses ressortissants à se livrer à la pêche, il n'a pas le droit de le leur interdire à l'avenir. Toutefois, cette réglementation ne portera pas atteinte au régime général de ces régions en tant que haute mer. Les pêcheries sédentaires ne doivent pas avoir pour conséquence de gêner sensiblement la navigation.

En 1953 (A/2456), la Commission a précisé, dans son commentaire de l'article 2 du projet d'articles relatifs au plateau continental, que l'expression "ressources naturelles" devait viser non seulement les "ressources minérales" mais aussi "les produits des pêcheries sédentaires, en tant qu'il s'agit de ressources naturelles attachées en permanence au lit de la mer", et elle a décidé en conséquence qu'il était inutile de prévoir un article distinct au sujet des pêcheries sédentaires.

Dans le rapport qu'il a adressé à la Commission, lors de sa huitième session, en 1956 (A/CN.4/97, pages 19 à 21), le Rapporteur spécial a signalé qu'un aspect de la question avait échappé à la Commission. En 1951 (A/1858), la Commission avait rédigé un article sur les pêcheries sédentaires qui devait viser i) les pêcheries qualifiées de sédentaires en raison des espèces qui y sont prises, et ii) les pêcheries qualifiées de sédentaires en raison des engins qui y sont utilisés, par exemple des pieux plantés dans le fond de la mer. Les pêcheries sédentaires appartenant à la première catégorie se trouvaient réglementées, depuis 1953, dans le cadre du régime du plateau continental, mais sur la base du projet adopté par la Commission au cours de cette même année (A/2456), les pêcheries appartenant à la seconde catégorie échappaient à toute réglementation. Les engins employés dans ces pêcheries, même s'ils sont plantés dans le sol, ne servent pas à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental. Aucune disposition du projet d'articles relatifs au plateau continental, établi par la Commission, ne visait donc les pêcheries de cette nature.

En 1956, la Commission a fait sienne l'opinion du Rapporteur spécial et a décidé qu'il demeurerait nécessaire de prévoir un article régissant les pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol, car le régime du plateau continental n'était pas applicable à ces pêcheries (voir article 68 du projet de 1956).

/...

SOUS-SECTION C. CABLES ET PIPE-LINES SOUS-MARINS

Articles 61 à 65

(Il est commode d'examiner ces articles conjointement.
Pour la pose ou l'entretien de câbles - et peut-être aussi
également de pipe-lines - sur le plateau continental, voir
l'article 70.)

Projet de 1956

Article 61 :

1. Tout Etat a le droit de poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques et des câbles à haute tension ainsi que des pipe-lines.
2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipe-lines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

Article 62 :

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marins, constituent des infractions passibles de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leurs navires, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 63 :

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction, qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer, et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais.

Article 64 :

Tout Etat est tenu de réglementer la pêche au chalut de façon que les engins de pêche utilisés soient construits et entretenus de manière à réduire

au minimum tout danger d'accrochage des câbles ou pipe-lines sous-marins.

Article 65 :

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marins, soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport, (A/CN.4/17, page 19), le rapporteur spécial s'était référé à la Convention pour la protection des câbles sous-marins, signée à Paris le 14 mars 1884, dont il semble que les dispositions aient été généralement satisfaisantes. Les principales dispositions de cette Convention sont les suivantes :

Article I. La présente Convention s'applique, en dehors des eaux territoriales à tous les câbles sous-marins légalement établis et qui atterrissent sur les territoires, colonies, ou possessions de l'une ou de plusieurs des Hautes Parties Contractantes.

Article II. La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver, en tout ou en partie, les communications télégraphiques, est punissable sans préjudice de l'action civile en dommages et intérêts.

Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leurs bâtiments, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article III. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à imposer, autant que possible, quand elles autoriseront l'atterrissement d'un câble sous-marin, les conditions de sûreté convenables, tant sous le rapport du tracé que sous celui des dimensions du câble.

Article IV. Le propriétaire d'un câble qui, par la pose ou la réparation de ce câble, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble doit supporter les frais de réparation que cette rupture ou cette détérioration aura

rendus nécessaires, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application de l'Article II de la présente Convention.

Article VII. Les propriétaires des navires ou bâtiments qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche, pour ne pas endommager un câble sous-marin, doivent être indemnisés par le propriétaire du câble.

Pour avoir droit à une indemnité, il faut, autant que possible, qu'aussitôt après l'accident on ait dressé, pour le constater, un procès-verbal appuyé des témoignages des gens de l'équipage, et que le capitaine du navire fasse, dans les 24 heures de son arrivée au premier port du retour ou de relâche, sa déclaration aux autorités compétentes. Celles-ci en donnent avis aux autorités consulaires de la nation du propriétaire du câble.

Article VIII. Les Tribunaux compétents pour connaître des infractions à la présente Convention sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise.

Il est, d'ailleurs, entendu que, dans les cas où la disposition insérée dans le précédent alinéa ne pourrait pas recevoir d'exécution, la répression des infractions à la présente Convention aurait lieu, dans chacun des Etats contractants à l'égard de ses nationaux, conformément aux règles générales de compétence pénale résultant des lois particulières de ces Etats ou des traités internationaux.

Article X. Les infractions à la présente Convention pourront être constatées par tous les moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

Lorsque les officiers commandant les bâtiments de guerre ou les bâtiments spécialement commissionnés à cet effet de l'une des Hautes Parties Contractantes auront lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente Convention a été commise par un bâtiment autre qu'un bâtiment de guerre, ils pourront exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officielles justifiant de la nationalité dudit bâtiment. Mention sommaire de cette exhibition sera faite immédiatement sur les pièces produites.

En outre, des procès-verbaux pourront être dressés par lesdits officiers, quelle que soit la nationalité du bâtiment inculpé. Ces

procès-verbaux seront dressés suivant les formes et dans la langue en usage dans le pays auquel appartient l'officier qui les dresse; ils pourront servir de moyen de preuve dans le pays où ils seront invoqués et suivant la législation de ce pays. Les inculpés et les témoins auront le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toutes explications qu'ils croiront utiles; ces déclarations devront être dûment signées.

Article XI. La procédure et le jugement des infractions aux dispositions de la présente Convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et règlements en vigueur le permettent.

En 1950, à sa deuxième session, la Commission a accepté le principe selon lequel tous les Etats ont le droit de poser des câbles télégraphiques ou téléphoniques sous-marins en haute mer et elle a estimé que le même principe devait également s'appliquer aux pipe-lines. (A/1316, paragraphe 192).

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, pages 32 à 38), le rapporteur spécial a recommandé l'application aux pipe-lines des principes de la Convention de 1884. Le rapporteur spécial a également parlé des difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre des dispositions de la Convention de 1884.

Il a mentionné, par exemple, qu'en 1913, une conférence internationale s'était réunie à Londres afin d'étudier de nouveau ce problème, étant donné que les cas dans lesquels les pêcheurs avaient détérioré des câbles sous-marins étaient devenus très fréquents. Cette conférence a adopté un certain nombre de résolutions. La résolution I fixe les règles pour la construction des engins de pêche; la résolution II déclare désirable dans chacun des Etats intéressés un service d'inspection des navires de sa nationalité en vue des fautes de construction dans les engins; la résolution III facilite la procédure pour les demandes d'indemnité, à cause d'engins de pêche sacrifiés dans le sens de l'article VII de la Convention de 1884; la résolution IV recommande d'instruire la population maritime de sorte que les dangers soient réduits.

Le rapporteur spécial a mentionné également que l'Institut de droit international s'était plusieurs fois intéressé au problème de la protection des câbles. Il est significatif qu'en 1927, à sa Conférence de Lausanne, l'Institut, ayant adopté à l'unanimité trois résolutions, ait renoncé à en adopter une quatrième parce que la question dont elle traitait lui a paru trop délicate.

Les trois résolutions adoptées recommandaient que tous les Etats i) s'entendent pour ratifier les règles posées à la Conférence de Londres en 1913, règles qui complètent très efficacement celles posées par la Conférence de Paris de 1884; ii) insistent auprès des propriétaires ou concessionnaires de câbles sous-marins pour qu'ils simplifient autant que possible et unifient les formalités préalables au remboursement d'engins ou appareils détruits ou abandonnés volontairement par les pêcheurs ou navigateurs dans le but d'épargner les câbles sous-marins; et iii) s'accordent pour atteindre l'uniformité dans la répression des délits ou quasi-délits commis en matière de câbles sous-marins. La quatrième résolution, qui s'est révélée si délicate qu'elle a dû être abandonnée, avait à l'origine la teneur suivante : "Il est nécessaire qu'en matière de délits et quasi-délits commis en ce qui concerne les câbles que la compétence soit réglée de façon plus étendue, en reconnaissant comme compétents aussi bien les tribunaux de la nationalité du délinquant que ceux du port le plus rapproché du lieu où le délit a été commis ou du lieu de destination du navire."

Le rapporteur spécial a conclu son deuxième rapport en proposant un projet de sept articles fondés sur les articles II, IV, VII, VIII et X de la Convention de 1884 et sur la résolution I de la Conférence de Londres de 1913. Le texte des articles pertinents a été donné ci-dessus; le texte intégral de la résolution I de la Conférence de Londres de 1913 est le suivant :

"Il est dans l'intérêt à la fois de l'industrie de la pêche et du service des câbles télégraphiques sous-marins que tous les engins de pêche dont on se sert en chalutant soient construits de telle façon, et maintenus dans de telles conditions, que tout danger d'accrocher les câbles sous-marins au fond de la mer soit réduit au minimum."

A la troisième session de la Commission (voir A/1858, paragraphe 83; A/CN.4/SR.124, paragraphes 95-105; et A/CN.4/SR.125, paragraphes 7-36), on a fait observer que ces règles étaient trop détaillées et que le rapporteur devrait traiter la question d'une manière générale, sans entrer dans le détail.

En conséquence, dans son troisième rapport (A/CN.4/51, pages 13 et 14) le rapporteur spécial s'est limité aux quatre articles suivants :

Article 1. Tout Etat peut immerger sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ainsi que des pipe-lines.

Article 2. La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en dehors de la mer territoriale, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui a pour résultat d'interrompre ou d'entraver, en tout ou en partie, les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration, dans les mêmes conditions, d'un pipe-line sous-marin, constituent une infraction passible de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur bâtiment, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou ces détériorations.

Article 3. Le propriétaire d'un câble ou d'un pipe-line, en dehors de la mer territoriale, qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, doit supporter les frais de réparation que cette rupture ou cette détérioration aura rendus nécessaires.

Article 4. Tous les engins de pêche dont on se sert en chalutant doivent être construits de telle façon, et maintenus dans de telles conditions, que tout danger d'accrocher les câbles ou pipe-lines sous-marins au fond de la mer soit réduit au minimum.

Dans son sixième rapport (A/CN.4/79), le rapporteur spécial a proposé les articles suivants :

Article 16 :

1. Tout Etat peut poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques ainsi que des pipe-lines.
2. Sous réserve de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles, l'Etat riverain ne peut empêcher la pose ou l'entretien de câbles sous-marins.

Article 17 :

La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui a pour résultat d'interrompre ou d'entraver en tout ou en partie les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un pipe-line sous-marin, constituent une infraction passible de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations

dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur bâtiment, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 18 :

Le propriétaire d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line doit supporter les frais des réparations que cette rupture ou cette détérioration aura rendus nécessaires.

Article 19 :

Tous les engins de pêche utilisés en chalutant seront construits et maintenus de manière à réduire au minimum tout danger d'accrochage des câbles ou pipe-lines sous-marins se trouvant au fond de la mer.

Le rapporteur spécial a expliqué que pour rédiger le dernier paragraphe de l'article 16, il s'était inspiré du rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session. Dans ce rapport (A/2456), la Commission avait adopté un projet de huit articles relatifs au plateau continental, dont l'article 5 avait la teneur suivante :

"Sous réserve de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles, l'Etat riverain ne peut empêcher la pose ou l'entretien de câbles sous-marins."

En 1955 (A/2934), la Commission a adopté les textes suivants (articles 34 à 38):

Article 34 :

1. Tout Etat a le droit de poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques ainsi que des pipe-lines.
2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles sous-marins, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

Article 35 :

Tout Etat prendra les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui a pour résultat d'interrompre ou

d'entraver en tout ou en partie les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un pipe-line sous-marin, constituent des infractions passibles de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur bâtiment, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 36 :

Tout Etat prendra les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais.

Article 37 :

Tout Etat réglementera la pêche au chalut de façon que les engins de pêche utilisés soient construits et entretenus de manière à réduire au minimum tout danger d'accrochage des câbles ou pipe-lines sous-marins.

Article 38 :

Tout Etat prendra les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet, ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble sous-marin, soient indemnisés par le propriétaire du câble.

Il convient de noter qu'en 1956, la Commission a décidé qu'en principe, la protection accordée par la Convention de 1884 aux câbles télégraphiques, étendue plus tard, par voie d'interprétation, aux câbles téléphoniques et, par la Commission elle-même, aux pipe-lines, devait encore être étendue aux câbles à haute tension.

SECTION II : ZONE CONTIGUE

Article 66

Projet de 1956

1. Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue :

- a) De prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
- b) De réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale;

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au delà de douze milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, pages 31-33), le rapporteur spécial a étudié la question de la zone contiguë à propos de l'étendue de la mer territoriale. Il a indiqué que le Comité préparatoire de la Conférence de codification de 1930 avait préconisé le système suivant :

- i) Fixation, en principe, de l'étendue de la mer territoriale à trois milles;
- ii) Reconnaissance d'une zone de mer territoriale plus étendue au profit de certains Etats expressément désignés;
- iii) Acceptation d'une zone contiguë, qui ne saurait s'étendre au delà de douze milles marins de la côte.

Ce système n'avait toutefois pas été jugé acceptable en 1930, quelques Etats craignant que la reconnaissance de certains droits de contrôle dans la zone contiguë n'aboutît, à la longue, à la confusion de cette zone avec la mer territoriale.

Le rapporteur spécial a également indiqué que la question de la zone contiguë n'était pas sans rapport avec celle du plateau continental. En effet, si l'on reconnaissait que l'Etat riverain a certains droits sur les ressources du plateau continental, la discussion ne s'arrêterait pas là, car certains Etats réclameraient alors la création d'une zone contiguë pour d'autres fins et en d'autres lieux. Ceux auxquels la nature a refusé un plateau continental seraient sans doute les premiers à le faire.

En 1950, la Commission "a été d'avis qu'un Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire à l'application de ses lois fiscales, douanières et sanitaires, sur une zone de la haute mer s'étendant, en dehors de ses eaux territoriales, jusqu'à la distance nécessaire pour l'application desdites lois" (A/1316, paragraphe 195).

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 54), le rapporteur spécial a proposé le texte suivant :

Sur la haute mer contiguë aux eaux territoriales, l'Etat côtier peut prendre les mesures de contrôle nécessaires en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales les contraventions à ses lois de police douanière ou sanitaire de la part de navires étrangers. Ces mesures de contrôle ne pourront être prises au delà de douze milles à compter de la côte.

A une exception près, ce texte reprenait le texte de la base de discussion No 5 proposée par le Comité préparatoire de la Conférence de codification de 1930. Voici sur quel point ces textes différaient : alors que le Comité préparatoire était disposé à reconnaître à l'Etat riverain le droit de prendre dans la zone contiguë "les mesures de contrôle nécessaires en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales soit les contraventions à ses lois de police douanière ou sanitaire, soit les atteintes à sa sûreté de la part de navires étrangers", le rapporteur spécial de la Commission du droit international n'était nullement disposé à lui reconnaître des droits en ce qui concerne "les atteintes à sa sûreté de la part de navires étrangers".

De l'avis du rapporteur spécial, "il serait impossible de contester aux Etats le droit d'instituer une zone contiguë aux fins douanières. Seulement en ce qui concerne l'étendue de cette zone, des doutes pourraient subsister. Afin d'assurer, dans la mesure du possible, l'uniformité nécessaire en cette matière, la Commission pourrait fixer l'étendue de la zone à douze milles à partir de la côte, comme l'avait proposé le Comité préparatoire de la Conférence de codification".

Le rapporteur spécial indiquait ensuite que le nombre d'Etats qui réclamaient une zone contiguë pour les questions sanitaires était très restreint; d'après les données fournies par le Secrétariat, le Venezuela était le seul. Toutefois, en raison de la connexité des mesures de police douanières et sanitaires, le rapporteur spécial pensait que l'on pourrait reconnaître une zone contiguë pour la police sanitaire aussi bien que pour la police douanière.

Par contre le rapporteur spécial n'était pas en faveur de l'adoption d'une zone contiguë à des fins de sécurité ou de pêche. Quelques Etats réclamaient une zone contiguë à des fins de sécurité, mais la tendance à cet égard était moins marquée que dans le cas de la police douanière. Ni la Conférence de codification tenue à La Haye en 1930, ni jusqu'alors la Commission du droit international ne s'étaient déclarées en faveur de l'adoption d'une zone contiguë à des fins de sécurité. Pour ce qui est de la pêche, quelques Etats réclamaient une zone contiguë, mais il était clair que la reconnaissance d'une telle zone pour l'exercice des droits de pêche se heurterait à de violentes objections. De l'avis du rapporteur spécial, cette question était étroitement liée à celle de la protection des richesses de la mer. Une solution satisfaisante en cette matière permettrait peut-être d'écarter les prétentions en ce qui concerne les droits de pêche dans une zone contiguë, et d'atténuer également la tendance à élargir la mer territoriale pour la protection des droits de pêche.

En 1951 (A/1858), dans la partie II (Sujets voisins) de son Projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins, la Commission a adopté le texte suivant (article 4) :

Sur la haute mer contiguë à ses eaux territoriales, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir sur son territoire ou dans ses eaux territoriales les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire. Ce contrôle ne pourra être exercé au delà de douze milles à partir de la côte.

En 1953 (A/2456), après avoir eu connaissance des observations des gouvernements, la Commission a remplacé le texte qui précède par le texte suivant :

Sur la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer sur son territoire ou dans sa mer territoriale les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire, ou à sa législation en matière d'immigration. Ce contrôle ne pourra être exercé au delà de douze milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

La Commission a indiqué qu'il était préférable de préciser que la zone contiguë s'étendrait sur douze milles "à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale" plutôt que de dire seulement "à partir de la côte". Dans le paragraphe lll de son rapport, la Commission a aussi donné les précisions suivantes :

Il est bien entendu que l'expression "lois de police douanière", employée dans cet article, vise non seulement les lois relatives aux droits perçus à l'importation ou à l'exportation, mais encore les autres dispositions concernant l'importation et l'exportation de marchandises. En outre, la Commission a jugé nécessaire de préciser le texte précédemment adopté en mentionnant expressément la législation en matière d'immigration et, par là, elle entend aussi la réglementation relative à l'émigration.

Dans son rapport de 1956 (A/CN.4/97, pages 14 et 15), le rapporteur spécial a repris cette question de la sécurité. Il a répété qu'il ne semblait pas nécessaire, et qu'il paraissait même indésirable, de mentionner des droits de sécurité spéciaux parmi les droits que l'Etat riverain peut exercer dans la zone contiguë. A son avis, toutefois, cette question ne devait pas empêcher un accord, l'exercice de la police douanière suffisant dans la plupart des cas à la sauvegarde de la sécurité de l'Etat. Quant aux mesures de défense contre une menace imminente et directe à la sécurité d'un Etat riverain, il était évident que le droit de prendre certaines mesures de protection revenait à cet Etat ipso jure non seulement à l'intérieur mais même en dehors de la zone contiguë.

Il y a lieu de noter aussi qu'en 1956 la Commission a supprimé l'immigration et l'émigration de la liste des questions sur lesquelles l'Etat riverain possède un droit de contrôle dans la zone contiguë. Elle a décidé que ce contrôle pouvait avoir lieu sur le territoire de l'Etat riverain.

Projet correspondant de 1930. Voir le rapport de la Deuxième Commission de la Conférence pour la codification du droit international tenue à La Haye en mars-avril 1930, dont il est question plus haut à propos de l'article 3.

SECTION III : PLATEAU CONTINENTAL

Articles 67 et 68

(Définition du "plateau continental" et droits de l'Etat riverain sur le plateau continental)

Projet de 1956

Article 67 : Aux fins des présents articles, l'expression "plateau continental" est utilisée pour désigner le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres (environ 100 brasses) ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions.

Article 68 : L'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son premier rapport (A/CN.4/17, p. 37 à 45), le rapporteur spécial avait retracé l'évolution de la doctrine du plateau continental et résumé quelques-uns des problèmes qui ont surgi au cours de cette évolution. Il était arrivé à la conclusion que "la plus grande incertitude subsiste en ce qui concerne la portée exacte de la notion du 'plateau continental', et de l'étendue des parties de la haute mer pour lesquelles on revendique les droits en question". Il avait donc jugé que, dans ces conditions, "on ne saurait ... adopter le point de vue que le droit international reconnaît dès maintenant comme une règle de droit coutumier que, soit la souveraineté soit le contrôle et la juridiction à l'égard du plateau continental reviennent à l'Etat riverain ipso facto, ou par une seule occupation notionnelle". Même ainsi, il estimait que la situation actuelle démontrait le besoin très réel d'apporter des restrictions au principe de la liberté de la mer.

De l'avis du rapporteur spécial, la meilleure solution serait fournie par "la réserve du plateau continental à l'Etat riverain ... pourvu qu'elle soit accompagnée, dès le début, d'une détermination précise des droits et devoirs des différents Etats dans ces aires". Il examinait ensuite la question de savoir si

l'attribution de droits spéciaux en ce qui concerne les ressources minérales du sous-sol ainsi que les richesses de la mer devrait être subordonnée à l'existence d'un plateau continental. Il faisait observer qu'on créerait ainsi une discrimination au détriment des pays qui n'ont pas en face d'eux un plateau continental, ou dont le plateau continental ne dépasse pas les limites des eaux territoriales. Mais, par ailleurs, on pouvait peut-être faire valoir que ces Etats ne se trouveraient pas dans une meilleure situation, même si l'attribution de droit spéciaux en ce qui concerne les ressources minérales et les richesses de la mer était indépendante de l'existence d'un plateau continental. En effet, au-delà de 200 mètres, qui est approximativement la profondeur à laquelle se produit la rupture de pente d'où est issue la notion de plateau continental, il est impossible, dans l'état actuel de la technique, d'exploiter de la surface les ressources minérales du sous-sol. En outre, cette profondeur est aussi celle qui marque la fin des conditions biologiques optimum pour la vie végétale comme pour la vie des espèces animales dont l'homme fait sa nourriture. Néanmoins, comme on créerait ainsi entre les Etats une inégalité injustifiable, le rapporteur spécial s'était demandé s'il ne vaudrait pas mieux écarter l'idée du plateau continental et attribuer aux Etats des droits spéciaux dans des zones de mer d'une largeur à déterminer, et au-delà de leurs eaux territoriales.

La Commission avait examiné ces questions à sa deuxième session, en 1950, et son rapport sur les travaux de cette session (A/1316) contient un paragraphe 198 ainsi conçu :

La Commission a reconnu la grande importance que revêt du point de vue économique et social, aussi bien que du point de vue juridique, l'exploitation du sol et du sous-sol du plateau continental. Il existe des méthodes qui permettent l'exploitation des richesses sous-marines au bénéfice de toute l'humanité. Il ne faut pas que des conceptions juridiques puissent entraver ce développement. Un membre de la Commission a exprimé l'avis que l'exploitation des richesses du plateau continental pourrait être confiée à la communauté internationale; les autres membres de la Commission ont considéré que cette internationalisation se heurterait à des difficultés insurmontables. La Commission a été d'avis qu'un Etat riverain pouvait exercer un contrôle et une juridiction sur le sol et le sous-sol des régions sous-marines situées hors des eaux territoriales pour en explorer et exploiter les ressources naturelles. L'étendue de la région où un tel droit de contrôle et de

juridiction peut être exercé devra être limitée, mais, là où la profondeur de la mer permet l'exploitation, ce droit ne doit pas dépendre nécessairement de l'existence d'un plateau continental. La Commission a été d'avis qu'on commettrait une injustice à l'égard d'un pays qui ne possède pas de plateau continental, en liant l'octroi du droit dont il s'agit à l'existence d'un plateau continental.

En d'autres termes, si la Commission n'était pas disposée à reconnaître aux Etats riverains des droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental, sauf dans les cas où il serait possible de les exploiter, elle préférerait prendre comme critère de l'octroi de ces droits la possibilité d'exploitation plutôt que la simple existence d'un plateau continental au sens géologique de l'expression.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, p. 76), le rapporteur spécial avait présenté les deux projets d'articles suivants :

Article premier : Le plateau continental, au point de vue juridique, est constitué par le sol et le sous-sol des régions sous-marines situées devant les côtes où la profondeur des eaux ne dépasse pas 200 mètres.

Article 2 : Le plateau continental en dehors des eaux territoriales est soumis à l'exercice, par l'Etat riverain, d'un droit de contrôle et de juridiction aux fins de son exploration et de son exploitation.

Il expliquait qu'il serait avantageux de fixer la limite du plateau continental à 200 mètres. On éviterait ainsi toute discussion sur la définition exacte du plateau continental du point de vue géologique et géographique, et l'Etat riverain saurait exactement quels sont ses droits.

A sa troisième session, en 1951 (A/1858), la Commission avait adopté, dans la partie I (plateau continental) de son projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins, les articles premier et 2 ci-après :

Article premier : Telle qu'elle est employée ici, l'expression "plateau continental" désigne le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines contiguës aux côtes, mais situées en dehors de la zone des eaux territoriales, où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles du lit de la mer et du sous-sol.

Article 2 : Le plateau continental est soumis à l'exercice par l'Etat riverain du contrôle et de la juridiction aux fins de l'exploration du plateau continental et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Dans son commentaire relatif à l'article premier, la Commission avait pris soin d'expliquer que le sens dans lequel elle utilisait l'expression "plateau continental" s'écartait de la notion géologique de l'expression. En ce qui concerne la question de la limite de 200 mètres, la Commission déclarait :

6. La Commission a envisagé la possibilité d'adopter une limite fixe pour le plateau continental, déterminée par la profondeur des eaux surjacentes. Il semble probable qu'une limite fixée au point où la mer recouvrant le plateau continental atteint 200 mètres de profondeur suffirait actuellement à tous les besoins pratiques. Cette profondeur coïncide également avec celle où le plateau continental, au sens géologique du terme, prend généralement fin et où commence la pente continentale, tombant brusquement à une grande profondeur. La Commission a estimé, toutefois, qu'une telle limite offrirait l'inconvénient de l'instabilité. Dans un avenir prochain, le développement de la technique pourrait être tel qu'il soit possible d'exploiter les ressources du lit de la mer à une profondeur dépassant 200 mètres. En outre, le plateau continental pourrait fort bien comprendre des régions sous-marines se trouvant à une profondeur de plus de 200 mètres, mais susceptibles d'être exploitées au moyen d'installations érigées dans des régions voisines où la profondeur n'excède pas cette limite. Par suite, la Commission a décidé de ne pas fixer une limite de profondeur de 200 mètres dans l'article premier. La Commission fait observer qu'elle n'entend nullement limiter l'exploitation du sous-sol de la mer au moyen de tunnels percés à partir de la terre ferme.

7. La Commission a examiné la possibilité de fixer les limites maximum et minimum du plateau continental en adoptant pour elles une distance à partir de la côte. Elle n'a pu constater l'existence d'aucun besoin pratique justifiant l'établissement de l'une ou de l'autre et elle a préféré s'en tenir à la limite indiquée à l'article premier.

8. Il a été noté que des revendications ont été présentées qui vont jusqu'à 200 milles mais, en règle générale, la profondeur des eaux, à cette distance de la côte, ne permet pas l'exploitation des ressources naturelles du sous-sol. De l'avis de la Commission, les activités de pêche et la protection des richesses de la mer devront être traitées indépendamment du plateau continental (voir partie II ci-après).

Commentant l'article 2, la Commission déclarait accepter l'idée que l'Etat riverain peut exercer son contrôle et sa juridiction sur le plateau continental, "à la condition que ce contrôle et cette juridiction ne soient exercés que pour les fins indiquées. L'article exclut le contrôle et la juridiction exercés indépendamment de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles du lit de la mer et du sous-sol". La Commission pensait que, dans les circonstances présentes, l'internationalisation du plateau continental se heurtait à des difficultés d'ordre pratique mais que si l'on prévoyait certaines sauvegardes, l'exploitation du plateau continental par les Etats riverains ne porterait pas nécessairement atteinte aux intérêts internationaux, notamment à la navigation.

La Commission considérait inutile de qualifier le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines dont il s'agit de res nullius susceptibles d'être acquises par le premier occupant. Bien plus, "ce concept pourrait conduire au chaos et méconnaîtrait le fait que dans la plupart des cas l'efficacité de l'exploitation des ressources naturelles dépendra de l'existence d'installations sur le territoire de l'Etat riverain auquel lesdites régions sous-marines sont contiguës". La Commission affirmait plus nettement encore ses vues dans les paragraphes suivants de son commentaire :

5. L'exercice du droit de contrôle et de juridiction est indépendant de la notion d'occupation. Une occupation effective des régions sous-marines en question serait pratiquement impossible; et l'on ne saurait non plus recourir à une occupation fictive. Le droit de l'Etat riverain, aux termes de l'article 2, est également indépendant de toute affirmation formelle de ce droit par ledit Etat.

6. La Commission n'a pas essayé de fonder sur le droit coutumier le droit de l'Etat riverain à l'exercice du contrôle et de la juridiction aux fins limitées énoncées dans l'article 2. Bien que de nombreuses proclamations aient été publiées au cours des dix dernières années, on ne saurait soutenir que de telles initiatives unilatérales ont déjà créé un nouveau droit coutumier. Il suffit de dire que le principe du plateau continental repose sur des principes généraux de droit qui répondent aux besoins actuels de la communauté internationale.

7. L'article 2 évite toute allusion à une "souveraineté" de l'Etat riverain sur les régions sous-marines du plateau continental. Comme le contrôle et la juridiction exercés par l'Etat riverain viseraient exclusivement les fins d'exploration et d'exploitation, ils ne peuvent pas être placés sur le même pied que les pouvoirs généraux exercés par un Etat sur son territoire et sur ses eaux territoriales.

Dans son quatrième rapport (A/CN.4/60, pages 110 à 115), le rapporteur spécial, rappelant les observations d'un certain nombre de gouvernements et d'experts, déclarait une fois encore qu'il préférerait l'adoption, pour le plateau continental, d'une limite précise en profondeur. Il proposait aussi de remplacer, dans l'article 2, l'expression "ressources naturelles" par les mots "ressources minérales". Il faisait observer qu'en adoptant l'expression "ressources naturelles", la Commission n'avait pas voulu viser les poissons vivant dans la mer, même s'il s'agit d'espèces qui pendant un certain temps vivent sur le sol. Elle n'avait pas davantage voulu viser les pêcheries sédentaires puisqu'elle avait prévu à ce sujet une disposition spéciale [l'article 3 de la partie II (Sujets voisins) du projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins adopté par la Commission du droit international à sa troisième session, en 1951 (A/1858)].

Le rapporteur spécial faisait observer qu'un certain nombre de gouvernements avaient critiqué l'absence de toute mention de la souveraineté dans l'article 2. Pour tenir compte de cette objection sans se détourner du but de la Commission - conférer à l'Etat riverain des droits visant "exclusivement les fins d'exploration et d'exploitation" (paragraphe 7 du commentaire sur l'article 2, ci-dessus) - le rapporteur spécial se demandait si l'on ne pourrait peut-être pas trouver un terrain d'entente en se servant de l'expression "droits souverains de contrôle et de juridiction". Il proposait en conséquence de réviser comme suit les articles premier et 2 (voir A/CN.4/60, pages 133 et 135) :

Article 1 : Telle qu'elle est employée ici, l'expression "plateau continental" désigne le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines contiguës aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale jusqu'à la profondeur de 200 mètres.

Article 2 : Le plateau continental est soumis à l'exercice par l'Etat riverain de droits souverains de contrôle et de juridiction aux fins de l'exploration du plateau continental et de l'exploitation de ses ressources minérales.

En 1955 (A/2456), la Commission avait accepté le principe de ces amendements en ce qui concerne la limite de 200 mètres et l'expression "droits souverains", mais non en ce qui concerne le remplacement de l'expression "ressources naturelles" par l'expression "ressources minérales". Elle avait remanié comme suit le texte des deux articles en question :

Article 1 : Telle qu'elle est employée dans les articles ci-après, l'expression "plateau continental" désigne le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines contiguës aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres.

Article 2 : L'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

La Commission expliquait qu'elle avait adopté la limite de 200 mètres parce que le texte antérieur n'avait pas la rigueur nécessaire et qu'il pouvait faire naître des contestations. Le chiffre de 200 mètres avait été choisi parce que c'était à cette profondeur que le plateau continental, au sens géologique de l'expression, se terminait généralement. De plus, le chiffre n'était pas arbitraire car il tenait compte des possibilités pratiques de l'exploration et de l'exploitation prévisibles à l'heure actuelle.

Pour ce qui est de la nature des droits de l'Etat riverain sur le plateau continental, la Commission avait présenté les observations suivantes :

68. Alors que l'article 2, tel qu'il avait été rédigé provisoirement en 1951, stipulait que le plateau continental "est soumis à l'exercice par l'Etat riverain du contrôle et de la juridiction aux fins de l'exploration du plateau continental et de l'exploitation de ses ressources naturelles", dans sa rédaction nouvelle, il prévoit que "l'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles". Cette nouvelle formule tient compte de l'opinion de ceux des membres de la Commission qui estimaient

important de conserver les expressions contenues dans le projet primitif et de ceux qui considéraient qu'il fallait employer l'expression "droits de souveraineté". En adoptant l'article sous sa forme actuelle, la Commission a entendu éviter une rédaction permettant des interprétations qui s'écarteraient d'un objectif auquel elle attache une importance décisive : le respect du principe de la pleine liberté de la mer surjacente et de l'espace aérien au-dessus de cette mer.

69. D'autre part, il découle sans équivoque du texte nouveau que les droits reconnus à l'Etat riverain s'entendent de tous les droits qui sont nécessaires et qui se rattachent à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental. Ces droits comprennent la plénitude du contrôle et de la juridiction et le droit de réserver l'exploitation et l'exploration à l'Etat riverain ou à ses nationaux. De ces droits, fait également partie la juridiction pour ce qui est de la répression des infractions.

70. La Commission, après de longs échanges de vues, a préféré l'expression "ressources naturelles" à l'expression "ressources minérales" qui est plus restreinte. Dans son projet antérieur la Commission avait seulement envisagé les ressources minérales, et certains membres de la Commission ont proposé de maintenir ce point de vue. La Commission est toutefois arrivée à la conclusion que, notamment les produits des pêcheries sédentaires en tant qu'il s'agit de ressources naturelles attachées en permanence au lit de la mer, ne devront pas être exclus de l'application du régime adopté et que ce but pourrait être atteint en se servant de l'expression "ressources naturelles". Il est toutefois bien entendu que les droits en question ne s'étendent pas aux poissons vivant au fond de la mer (bottom fish) ni aux autres espèces qui, bien que vivant dans la mer, ont occasionnellement leur habitat au fond de la mer ou y fraient. Ces droits ne s'étendent pas non plus à des objets tels que les épaves et leurs cargaisons (y compris les métaux précieux) qui reposent sur le lit de la mer ou sont recouvertes par les sables du sous-sol.

71. De l'avis de la Commission, l'Etat riverain doit aussi, dans l'exercice de ses droits exclusifs, respecter les droits acquis des nationaux d'autres Etats. Toute atteinte portée, le cas échéant, à ces droits lorsque les exigences de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles la rendent indispensable est conditionnée par les règles du droit international concernant le respect des droits des ressortissants étrangers. Toutefois, mis à part le cas de droits acquis, les droits souverains de l'Etat riverain sur son plateau continental s'étendent également aux pêcheries sédentaires. On peut ajouter que c'est la raison pour laquelle la Commission n'a pas estimé nécessaire de laisser subsister parmi les articles consacrés aux richesses de la mer un article sur les pêcheries sédentaires. Elle a considéré le cas où, en dehors du plateau continental, il existerait des zones de faible profondeur où serait possible l'exploitation de pêcheries sédentaires. Elle a estimé toutefois que cette éventualité est encore trop théorique pour qu'il soit nécessaire de la prévoir spécialement.

En 1956, la Commission a décidé, comme elle l'a expliqué, de maintenir dans l'article définissant le plateau continental, la limite de 200 mètres de profondeur mais de ne pas faire de ce chiffre un maximum rigide. Ainsi, dans le projet actuel, "l'expression 'plateau continental' est utilisée pour désigner le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres (environ 100 brasses)^{1/} ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions". Les expressions "droits souverains" et "ressources naturelles" ont été toutes deux conservées dans le projet de 1956.

1/ En fait, 100 brasses (600 pieds) = 182,9 mètres;
200 mètres = 109,3 brasses.

Article 69

(Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes ni à celui de l'espace aérien)

Projet de 1956

Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer, ni à celui de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

En 1950 (A/1316, paragraphe 200), la Commission avait décidé qu'il ne pouvait être question que l'Etat riverain exerce un droit de contrôle et de juridiction sur les eaux situées hors des eaux territoriales, bien que ces eaux puissent recouvrir le sol du plateau continental. Elle avait déclaré que ces eaux restaient soumises au régime de la haute mer et que l'exercice des droits de navigation et de pêche ne saurait y être entravé que dans la mesure strictement nécessaire à l'exploitation du sol et du sous-sol.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 76), le rapporteur spécial avait proposé les deux articles suivants :

Article 4 : Les eaux au-dessus du plateau continental en dehors des eaux territoriales restent soumises au régime de la haute mer.

Article 5 : L'air au-dessus des eaux qui couvrent le plateau continental en dehors des eaux territoriales reste soumis au régime de l'air libre.

En 1951 (A/1858), la Commission avait adopté les textes suivants :

Article 3 : L'exercice par l'Etat riverain du contrôle et de la juridiction sur le plateau continental ne porte pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer.

Article 4 : L'exercice par l'Etat riverain du contrôle et de la juridiction sur le plateau continental ne porte pas atteinte au régime de l'espace aérien au-dessus des eaux surjacentes.

En 1953 (A/2456), la Commission avait légèrement remanié ces textes pour leur donner la teneur suivante :

Article 3 : Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer.

Article 4 : Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime de l'espace aérien situé au-dessus des eaux surjacentes.

En 1956, la Commission a décidé de fondre ces deux textes en un seul article.

Article 70

(Câbles sous-marins sur le plateau continental)

Projet de 1956

L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles sous-marins sur le plateau continental, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 76), le rapporteur spécial avait proposé un article 3 ainsi conçu :

La reconnaissance du contrôle et de la juridiction de l'Etat riverain sur le lit de la mer et le sous-sol en dehors des eaux territoriales n'a aucune répercussion sur le droit international en vigueur relatif à la pose et à l'exploitation de câbles ou de pipe-lines sur le lit de la mer, sous réserve toutefois du droit, pour l'Etat riverain, de prendre des mesures raisonnables touchant l'exploration et l'exploitation des ressources du plateau continental.

En 1951 (A/1858), la Commission avait adopté un article 5 dont la teneur suit :

Sous réserve du droit pour l'Etat riverain de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles, l'exercice par cet Etat riverain du contrôle et de la juridiction sur le plateau continental ne peut empêcher la pose ou l'entretien de câbles sous-marins.

La Commission avait ajouté le commentaire suivant :

1. Il faut reconnaître que, dans l'exercice du contrôle et de la juridiction prévu à l'article 2, l'Etat riverain peut adopter des mesures se rattachant raisonnablement à l'exploration et à l'exploitation du sous-sol, mais qu'il ne peut pas exclure la pose ou l'entretien de câbles sous-marins par des personnes qui ne sont pas ses ressortissants.

/...

2. La Commission s'est demandé si ces dispositions devraient être étendues aux pipe-lines. Si l'on voulait poser des pipe-lines sur le plateau continental d'un autre Etat, la question serait compliquée du fait qu'il faudrait installer des "stations de pompage" à certains points, ce qui pourrait entraver l'exploitation du sous-sol plus que ne le feraient des câbles. Etant donné que la question ne semble pas avoir actuellement d'importance pratique et qu'il n'est pas certain qu'elle se pose jamais, la Commission n'a pas jugé nécessaire d'insérer dans le texte une disposition spéciale à cet effet.

En 1953 (A/2456), la Commission avait légèrement remanié le texte de l'article 5 de manière à lui donner la teneur suivante :

Sous réserve de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles, l'Etat riverain ne peut empêcher la pose ou l'entretien de câbles sous-marins.

La Commission était restée d'avis qu'il n'était pas nécessaire pour le moment de prévoir des dispositions régissant la pose de pipe-lines.

En 1956, la Commission a maintenu, dans ses grandes lignes, le texte de 1953. Dans son commentaire, elle a indiqué qu'en principe du moins cette disposition devrait s'appliquer aux pipe-lines.

Article 71

(Installations sur le plateau continental)

Projet de 1956

1. L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour conséquence de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer.
2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 5 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir sur le plateau continental les installations nécessaires pour l'exploration et l'exploitation de ses ressources naturelles et d'établir autour de celles-ci, jusqu'à une distance raisonnable, des zones de sécurité et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à la protection de ces installations.
3. Ces installations, tout en étant soumises à la juridiction de l'Etat riverain, n'ont pas le statut d'îles. Elles n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'Etat riverain.
4. L'Etat intéressé devra donner dûment avis des installations construites et entretenir les moyens permanents de signalisation nécessaires.
5. Ni ces installations elles-mêmes, ni les zones de sécurité susmentionnées établies autour de celles-ci ne doivent être situées dans des chenaux ou dans des parages où elles peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

En 1950 (A/1316, paragraphe 200), la Commission avait émis l'avis que, pour les ouvrages et installations établis dans les eaux de la haute mer aux fins d'exploitation du sol et du sous-sol, des zones spéciales de sécurité pourraient être créées, mais que ces zones ne pourraient cependant pas être considérées comme rentrant dans la catégorie des eaux territoriales.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, pages 76-77), le rapporteur spécial avait proposé des articles 6, 7 et 8 dont la teneur suit :

Article 6 : L'exploration et l'exploitation du lit de la mer et du sous-sol du plateau continental en dehors des eaux territoriales ne peuvent être autorisées que pour autant qu'elles ne constituent pas une gêne sensible pour la navigation et la pêche, c'est-à-dire pour autant qu'elles n'ont pas pour conséquence d'entraver la circulation sur les routes maritimes, de polluer les eaux de pêche ou de les troubler par des ébranlements.

Article 7 : L'Etat riverain qui exerce sa juridiction et son contrôle sur le lit de la mer et le sous-sol du plateau continental en dehors des eaux territoriales peut, en vue de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources, construire les installations permanentes ou non permanentes qui sont compatibles avec le principe exprimé au paragraphe 6 ci-dessus, étant entendu :

- a) Que les intéressés (à savoir les gouvernements, les armateurs, les entreprises de transports aériens, etc.) doivent être dûment avisés à l'avance de l'édification projetée desdites installations, et
- b) Que lesdites installations doivent être munies d'appareils avertisseurs efficaces (feux, signaux sonores, radars, bouées, etc.).

Article 8 : L'Etat riverain qui édifie ou qui a édifié une installation du genre qui est visé au paragraphe 7 ci-dessus, c'est-à-dire une installation qui s'élève au-dessus du niveau de la mer, doit avoir le droit d'exercer sur une partie limitée des eaux qui recouvrent le plateau continental le contrôle et la juridiction nécessaires à la sécurité de ladite installation, mais aucune installation de ce genre ne peut être considérée par elle-même comme étant une "île" ou une "élévation du lit de la mer" au sens où ces expressions sont employées en droit international. Ces parties limitées de la haute mer au-dessus du plateau continental doivent être considérées comme des "zones de sécurité". Chaque zone de sécurité doit normalement être délimitée par un cercle d'un rayon de 500 mètres autour de l'installation en question. En 1951, (A/1858), la Commission avait adopté un article 6 dont le texte suit : 1) L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour conséquence de gêner sensiblement la navigation ou la pêche. Il doit être

donné dûment avis des constructions d'installations et des moyens appropriés avertissant de la présence de ces installations seront entretenus. 2) Ces installations n'auront pas le statut d'îles - pour ce qui est de la délimitation des eaux territoriales, mais des zones de sécurité, dans lesquelles peuvent être prises les mesures nécessaires à la protection de ces installations, peuvent être établies autour de celles-ci jusqu'à une distance raisonnable.

Ce texte était accompagné du commentaire suivant :

1. Il est évident que la navigation et la pêche en haute mer peuvent être, dans une certaine mesure, entravées par la présence des installations nécessaires à l'exploration et à l'exploitation du sous-sol. La possibilité d'entraves à la navigation et à la pêche en haute mer ne pourrait être entièrement évitée que si l'on pouvait exploiter le sous-sol au moyen d'installations se trouvant sur la côte ou dans les eaux territoriales; or, dans la plupart des cas, une telle exploitation ne serait pas réalisable. La navigation et la pêche doivent être considérées comme des intérêts primordiaux, de sorte que l'exploitation du sous-sol ne pourrait être permise si elle avait pour conséquence de les gêner sensiblement. Par exemple, dans les eaux de passage de peu de largeur, nécessaires à la navigation, l'intérêt de cette dernière devrait l'emporter sur celui de l'exploitation.

2. Les parties intéressées, c'est-à-dire non seulement les gouvernements mais aussi les groupements intéressés à la navigation et à la pêche, devraient être dûment avisés de la construction des installations, afin que celles-ci puissent être indiquées sur les cartes marines. Dans la mesure du possible, les notifications devront être données à l'avance. En tout cas, lesdites installations devraient être munies d'appareils avertisseurs (feux, signaux sonores, radar, bouées, etc.).

3. La charge de notifier et d'employer des appareils avertisseurs visée par la dernière phrase du paragraphe 1) du présent article n'est pas limitée au cas où des installations sont établies sur les routes maritimes régulières. C'est une obligation qui incombe aux Etats de façon générale, abstraction faite de l'endroit où ces installations se trouvent.

4. Bien qu'une installation ne puisse être considérée comme étant une île ou une élévation du lit de la mer, ayant des eaux territoriales qui lui sont propres, l'Etat riverain pourrait établir autour de celles-ci une étroite zone de protection. La Commission a estimé qu'une distance de 500 mètres sera, généralement, suffisante, bien qu'elle n'ait pas jugé opportun d'indiquer un chiffre précis.

En 1953 (A/2456), la Commission a adopté un article 6 ainsi conçu :

1. L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour conséquence de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la production de poisson.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 5 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir sur le plateau continental les installations nécessaires pour l'exploration et l'exploitation de ses ressources naturelles et d'établir autour de celles-ci, jusqu'à une distance raisonnable, des zones de sécurité et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à la protection de ces installations.

3. Ces installations, tout en étant soumises à la juridiction de l'Etat riverain, n'ont pas le statut d'îles. Elles n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'Etat riverain.

4. L'Etat intéressé devra donner dûment avis des installations construites et entretenir les moyens permanents de signalisation nécessaires.

5. Ni ces installations elles-mêmes, ni les zones de sécurité susmentionnées établies autour de celles-ci ne doivent être situées dans des chenaux ou sur des routes maritimes régulières indispensables pour la navigation internationale.

Article 72

(Délimitation du plateau continental)

Projet de 1956

1. Dans les cas où un même plateau continental est adjacent au territoire de deux ou plusieurs Etats dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces Etats est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces pays.

2. Dans les cas où un même plateau continental est adjacent au territoire de deux Etats limitrophes, la délimitation du plateau continental est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

Elaboration du présent projet : étapes successives, difficultés rencontrées

Au paragraphe 199 de son rapport sur les travaux de sa deuxième session tenue en 1950 (A/1316), la Commission déclare ce qui suit :

La Commission a reconnu que, lorsque deux ou plusieurs Etats voisins sont intéressés à la zone sous-marine du plateau continental qui dépasse la limite de leurs eaux territoriales, des frontières devront être définies. Il faudra éviter que les Etats ne puissent pénétrer, aux fins de contrôle et de juridiction, dans la région relevant d'un autre Etat.

Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, page 77), le rapporteur spécial a proposé le texte suivant (article 9) :

Si deux ou plusieurs Etats sont intéressés au même plateau continental en dehors des eaux territoriales, les limites de la partie du plateau de chacun d'eux seront fixées de commun accord entre les parties. Faute d'accord, la démarcation entre les plateaux continentaux de deux Etats voisins sera constituée par la prolongation de la ligne séparant les eaux territoriales, et la démarcation entre les plateaux continentaux de deux Etats séparés par la mer sera constituée par la ligne médiane entre les deux côtes.

Le rapporteur ajoutait en note :

Il semble logique d'accepter comme ligne de démarcation entre les plateaux continentaux de deux Etats voisins la ligne de démarcation prolongée des eaux territoriales. Dans la sentence de la Cour permanente d'arbitrage du 23 octobre 1909 sur les frontières maritimes entre la Norvège et la Suède (Bruns, Fontes Juris Gentium, Ständiger Schiedshof, p. 49), on a adopté comme telle la ligne perpendiculaire à la côte, à l'endroit où la frontière entre les deux territoires atteint la mer. C'est la prolongation de cette ligne qui pourrait être adoptée comme frontière entre les plateaux continentaux. Comme ligne de démarcation entre le plateau continental commun à deux Etats séparés par la mer, on pourrait adopter, par analogie à la ligne de démarcation entre les eaux territoriales dans les détroits, la ligne médiane entre les deux côtes. Le cas échéant, les Etats intéressés pourraient, de commun accord, délimiter les plateaux continentaux d'une manière différente.

En 1951 (A/1858) la Commission a adopté le texte suivant (article 7) :

Deux ou plusieurs Etats, dont le territoire est contigu au même plateau continental, devraient fixer, par voie d'accord, les limites de leurs zones respectives dans le plateau continental. A défaut d'accord, les parties seront tenues de faire fixer les limites par arbitrage.

La Commission ajoutait le commentaire suivant :

1. Lorsque le même plateau continental est contigu au territoire de deux ou plusieurs Etats limitrophes, il peut être nécessaire de tracer des limites dans la région du plateau continental. Ces limites devraient être fixées par accord entre les Etats intéressés. Il n'est pas possible de poser de règle générale que les Etats devraient suivre et il est probable que des difficultés surgiront. Par exemple, il se peut qu'aucune limite n'ait été fixée entre les eaux territoriales respectives des Etats intéressés, et aucune règle générale n'existe pour ces limites. La Commission propose donc que si un accord ne peut pas être réalisé et si une prompt solution s'impose, les Etats intéressés soient tenus de soumettre le différend à un arbitrage ex aequo et bono. Le terme "arbitrage" a été employé en son sens le plus large, et comprend le recours éventuel à la Cour internationale de Justice.

2. S'il s'agit des territoires de deux Etats séparés par un bras de mer, la délimitation entre les plateaux continentaux coïncidera généralement avec une certaine ligne médiane entre les deux côtes. Dans ce cas, la configuration des côtes pourrait toutefois faire surgir des difficultés pour le tracé d'une ligne médiane, et ces difficultés devraient être soumises à un arbitrage.

Dans son quatrième rapport (A/CN.4/60, p. 122), le rapporteur spécial a fait les remarques suivantes :

"Comme il était à prévoir, l'article 7 n'a pas trouvé l'assentiment général /des gouvernements qui ont présenté des observations au sujet de l'article 7. La Commission elle-même s'était rendu compte du caractère incomplet et provisoire de l'article, mais elle a cru qu'il n'était pas possible d'établir dès maintenant des règles que les Etats devraient appliquer en ce qui concerne la délimitation des plateaux continentaux. La Commission ne s'était point dissimulé que des difficultés pourraient surgir comme suite de cette incertitude, mais elle ne se croyait pas à même de proposer un système plus satisfaisant".

Le rapporteur estimait cependant que la meilleure façon de traiter le problème de la délimitation était de le considérer sous deux angles différents : i) celui de la délimitation des plateaux continentaux voisins, et ii) celui de la délimitation des plateaux continentaux opposés. En ce qui concerne le premier cas, il ne semblait pas possible de proposer des règles fixes aussi longtemps que la délimitation de la mer territoriale entre deux Etats voisins ne serait pas réglée. Quant au deuxième cas, la Commission avait déjà fait observer que la délimitation entre les plateaux continentaux opposés coïncide généralement avec la ligne médiane entre les deux côtes. La configuration des côtes pourrait toutefois faire surgir des difficultés pour le tracé de la ligne médiane et il ne semblait pas possible de prescrire des règles qui résoudraient une fois pour toutes ces difficultés.

Eu égard aux objections soulevées par plusieurs gouvernements contre l'arbitrage ex aequo et bono, le rapporteur a proposé (ibidem, p. 124) de modifier comme suit les deux dernières phrases du paragraphe 1 du commentaire :

Si un accord ne peut être réalisé et si une prompt solution s'impose, les Etats intéressés chercheront la solution de ce conflit en conformité avec les règles convenues entre eux pour le règlement pacifique de leurs différends. Si le différend n'est pas soumis à un règlement judiciaire ou arbitral, il devra faire l'objet d'une procédure de conciliation.

Le rapporteur a proposé (ibidem, p. 140 et 141) de modifier comme suit l'article et le commentaire :

Deux ou plusieurs Etats, dont le territoire est contigu au même plateau continental, devraient fixer, par voie d'accord, les limites de leurs zones respectives dans le plateau continental. A défaut d'accord, les parties seront tenues de soumettre le différend à une procédure de conciliation.

1. Lorsque le même plateau continental est contigu au territoire de deux ou plusieurs Etats limitrophes, il peut être nécessaire de tracer des limites dans la région du plateau continental. Ces limites devraient être fixées par accord entre les Etats intéressés. Il n'est pas possible de poser de règle générale que les Etats devraient suivre et il est probable que des difficultés surgiront. Par exemple, il se peut qu'aucune limite n'ait été fixée entre les mers territoriales respectives des Etats intéressés, et aucune règle générale n'existe pour ces limites.

Dans le commentaire du projet, soumis aux gouvernements, la Commission avait proposé d'obliger les Etats à soumettre les différends surgissant en cette matière à l'arbitrage ex aequo et bono. Eu égard aux objections soulevées par plusieurs gouvernements contre cette proposition, la Commission l'a modifiée. Si un accord ne peut être réalisé et si une prompt solution s'impose, les Etats intéressés chercheront la solution de ce conflit en conformité avec les règles convenues entre eux pour le règlement pacifique de leurs différends. Si le différend n'est pas soumis à un règlement judiciaire ou arbitral, il devra faire l'objet d'une procédure de conciliation.

2. S'il s'agit des territoires de deux Etats séparés par un bras de mer, la délimitation entre les plateaux continentaux coïncidera généralement avec une certaine ligne médiane entre les deux côtes. Dans ce cas, la configuration des côtes pourrait toutefois faire surgir des difficultés pour le tracé d'une ligne médiane, et ces difficultés devraient être soumises à un arbitrage.

En 1953 (A/2456), la Commission a adopté le texte suivant (article 7) :

1. Dans les cas où un même plateau continental est contigu au territoire de deux ou plusieurs Etats dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces Etats est déterminée, à défaut d'accord entre ces Etats et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces pays.

2. Dans les cas où un même plateau continental est contigu au territoire de deux Etats limitrophes, la délimitation du plateau continental entre ces Etats s'opère, à défaut d'accord entre ces Etats et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par application du principe de l'équidistance des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

La Commission a expliqué qu'en faisant ces propositions elle s'était inspirée dans une certaine mesure des propositions du Comité d'experts sur la délimitation des eaux territoriales (A/CN.4/61/Add.1). La Commission a aussi déclaré que, ayant inséré dans son projet d'article 8 une clause générale d'arbitrage pour les différends relatifs au plateau continental, elle ne voyait pas la nécessité d'édicter des dispositions spéciales pour les différends ayant trait à la délimitation du plateau continental.

Sur la question de la délimitation de la mer territoriale de deux Etats limitrophes, voir ci-dessus l'article 14.

Article 73

(Différends relatifs au plateau continental)

Projet de 1956

Les litiges susceptibles de naître entre Etats au sujet de l'interprétation ou de l'application des articles 67 à 72 seront soumis à la Cour internationale de Justice sur la demande de l'une quelconque des parties, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique.

Elaboration du présent projet : étapes successives, et difficultés rencontrées

Cette disposition a son origine dans la proposition faite par la Commission en 1951, suivant laquelle les différends relatifs à la délimitation du plateau continental devraient être réglés par voie d'arbitrage (voir sous l'article 72). La Commission a proposé en 1951 que ces différends soient soumis à un arbitrage ex aequo et bono, mais elle a précisé que le terme "arbitrage" devait être entendu dans son sens le plus large et comprenait le recours éventuel à la Cour internationale de Justice. (Commentaire de l'article 7 de la partie I du projet d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins adoptés par la Commission lors de sa troisième session en 1951 - voir A/1858).

Dans son quatrième rapport (A/CN.4/60, page 141), après avoir constaté que de nombreux gouvernements avaient soulevé des objections contre la proposition tendant à soumettre les différends à l'arbitrage ex aequo et bono et précisant qu'ici encore il avait en vue les différends relatifs à la délimitation du plateau continental, le rapporteur spécial a proposé que la Commission supprime dans le commentaire la proposition d'arbitrage ex aequo et bono et la remplace par les deux phrases suivantes :

"Si un accord ne peut être réalisé et si une prompt solution s'impose, les Etats intéressés chercheront la solution de ce conflit en conformité avec les règles convenues entre eux pour le règlement pacifique de leurs différends. Si le différend n'est pas soumis à un règlement judiciaire ou arbitral, il devra faire l'objet d'une procédure de conciliation."

En 1953 (A/2456) la Commission a adopté le texte suivant comme article 8 de son projet :

Les litiges susceptibles de naître entre Etats au sujet de l'interprétation ou de l'application de ces articles seront soumis à l'arbitrage sur la demande de l'une quelconque des parties.

La Commission a expliqué que ce projet d'article constituait une clause générale d'arbitrage qui vise non seulement les contestations relatives à la délimitation des plateaux continentaux d'Etats voisins, mais aussi "tout litige né de l'exploration ou de l'exploitation du plateau continental". La Commission a indiqué qu'à son avis "d'impérieuses raisons rendent une telle clause indispensable".

ANNEXE A

Articles concernant le droit de la mer élaborés par la Commission du droit international, avec l'indication des séances de la Commission principalement consacrées aux questions traitées dans ces articles.

<u>Article</u>	<u>Séance</u>
1	164 - 165 - 252 - 253 - 277 - 278 - 281 295 - 324 - 328 - 361
2	164 - 165 - 172 - 253 - 277 - 295 - 324 328 - 361
3	65 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 253 - 281 - 295 - 308 - 309 - 310 - 311 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 324 - 328 361 - 362 - 363
4	164 - 169 - 170 - 254 - 255 - 256 - 257 258 - 277 - 278 - 281 - 316 - 324 - 328 364
5	164 - 169 - 170 - 254 - 255 - 256 - 357 258 - 277 - 278 - 281 - 316 - 317 - 319 324 - 328 - 335 - 364 - 365
6	258 - 259 - 277 - 278 - 316 - 324 - 328 365
7	164 - 172 - 317 - 318 - 319 - 324 - 328 329 - 365 - 366
8	259 - 260 - 277 - 278 - 295 - 324 - 329 365
9	259 - 277 - 278 - 295 - 324 - 329 - 365
10	164 - 259 - 260 - 277 - 278 - 319 - 324 329 - 365
11	260 - 261 - 277 - 279 - 319 - 324 - 329 365
12	164 - 261 - 262 - 263 - 271 - 277 - 278 279 - 319 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380
13	319 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380
14	164 - 170 - 171 - 172 - 262 - 277 - 279 281 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380

<u>Article</u>	<u>Séance</u>
15	164 - 262 - 277 - 279 - 281 - 299 - 324 329 - 366 - 380
16	164 - 262 - 263 - 264 - 277 - 279 - 299 324 - 329 - 366 - 380
17	164 - 264 - 265 - 277 - 279 - 299 - 324 - 329 - 366 - 380
18	164 - 265 - 277 - 279 - 299 - 324 - 329 367 - 380
19	164 - 272 - 277 - 299 - 306 - 325 - 329 367 - 380
20	164 - 272 - 277 - 279 - 281 - 299 - 306 325 - 329 - 367 - 380
21	164 - 272 - 277 - 279 - 299 - 306 - 325 329 - 367 - 380
22	164 - 277 - 279 - 299 - 306 - 325 - 329 367 - 380
23	164 - 272 - 277 - 299 - 306 - 325 - 329 367 - 380
24	164 - 272 - 273 - 277 - 279 - 299 - 281 306 - 307 - 308 - 325 - 329 - 367 - 380
25	164 - 273 - 277 - 279 - 299 - 308 - 325 - 329 - 368 - 380
26	283 - 320 - 326 - 339
27	63 - 64 - 283 - 284 - 320 - 326 - 329 - 335 339 - 340
28	284 - 326 - 341
29 - 31	64 - 121 - 133 - 284 - 285 - 293 - 294 - 320 - 321 - 326 - 341 - 347 - 348 - 380
32	284 - 288 - 321 - 326 - 341 - 342
33	64 - 285 - 288 - 321 - 326 - 342
34	64 - 66 - 122 - 123 - 133 - 285 - 294 - 321 326 - 342 - 347 - 348
35	64 - 121 - 122 - 133 - 286 - 321 - 326 - 343
36	64 - 66 - 122 - 123 - 133 - 285 - 286 - 294 - 321 - 326 - 343

<u>Article</u>	<u>Séance</u>
37	65 - 123 - 124 - 133 - 288 - 289 - 290 - 321 - 326 - 343
38 - 45	124 - 133 - 290 - 291 - 292 - 293 - 321 - 326 - 330 - 343
46	64 - 65 - 123 - 124 - 133 - 286 - 288 - 289 - 321 - 327 - 343
47	65 - 125 - 133 - 291 - 321 - 327 - 343 - 344 - 345 - 349
48	132 - 133 - 291 - 321 - 327 - 345 - 346
49 - 59	65 - 117 - 118 - 119 - 132 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 236 - 237 - 291 - 296 - 297 - 298 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 321 - 327 - 336 - 337 - 338 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355 - 356 - 357
60	66 - 114 - 119 - 120 - 132 - 207 - 208 - 209 - 234 - 235 - 291
61 - 65	65 - 124 - 125 - 285 - 286 - 321 - 327 - 346
66	65 - 69 - 117 - 118 - 120 - 121 - 125 - 132 210 - 237 - 238 - 291 - 348 - 349 - 364
67 - 68	66 - 67 - 68 - 69 - 113 - 114 - 117 - 118 - 119 - 120 - 123 - 130 - 131 - 132 - 195 - 196 - 197 - 198 - 199 - 200 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 215 - 233 - 234 - 235 - 236 - 238 - 291 - 357 - 358 - 359 - 380
69	67 - 68 - 69 - 114 - 131 - 198 - 199 - 359
70	114 - 115 - 131 - 200 - 285 - 286 - 360
71	66 - 69 - 115 - 131 - 198 - 200 - 201 - 202 205 - 236 - 238 - 360
72	115 - 116 - 131 - 132 - 201 - 204 - 205 - 234 - 236 - 360
73	116 - 117 - 131 - 132 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 234 - 236 - 238 - 360 - 361

ANNEXE B

Articles concernant le droit de la mer élaborés par la Commission du droit international, avec l'indication des documents où figurent les observations des gouvernements sur les projets d'articles et les articles provisoires adoptés par la Commission à ses différentes sessions.

Article premier

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Chine	A/CN.4/99, p. 17-19
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 2-3
Inde	A/2934, p. 29; A/CN.4/99, p. 24
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 41-42
Mexique	A/2934, p. 31-32
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 51
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28
Royaume-Uni	A/2934, p. 38; A/CN.4/99/Add.1, p. 78
Suède	A/2934, p. 43
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46
Yougoslavie	A/2934, p. 47; A/CN.4/99/Add.1, p. 107-108

Article 2

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Chine	A/CN.4/99, p. 17-19
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 41-42
Mexique	A/2934, p. 31-32
Pays-Bas	A/2934, p. 36
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28
Royaume-Uni	A/2934, p. 38; A/CN.4/99/Add.1, p. 78
Suède	A/2934, p. 43
Turquie	A/CN.4/99, p. 41-42
Yougoslavie	A/2934, p. 47

Article 3

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2934, p. 25; A/CN.4/99, p. 9-10
Cambodge	A/CN.4/99/Add.2, p. 3
Chine	A/CN.4/99, p. 17
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 3-4
Egypte	A/2934, p. 27
Equateur	A/CN.4/L. 63
Etats-Unis d'Amérique	A/2934, p. 27-28; A/CN.4/99/Add.1, p. 21-22
Haïti	A/2934, p. 28
Inde	A/2934, p. 29; A/CN.4/99, p. 24
Islande	A/2934, p. 30-31; A/CN.4/99/Add.2, p. 5-9
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 29-34 et p. 42
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 6
Liban	A/CN.4/99/Add. 2, p. 11
Mexique	A/2934, p. 31-34
Norvège	A/2934, p. 34; A/CN.4/99/Add.1, p. 51
Pays-Bas	A/2934, p. 35-36; A/CN.4/99/Add.1, p. 67
Philippines	A/2934, p. 37-38; A/CN.4/99, p. 27
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28
Royaume-Uni	A/2934, p. 38-40; A/CN.4/99/Add.1, p. 78-81
Salvador	A/2934, p. 43
Suède	A/2934, p. 43-44; A/CN.4/99, p. 32-35
Turquie	A/CN.4/99, p. 42
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 49
Yougoslavie	A/2934, p. 47; A/CN.4/Add.1, p. 108-110

Article 4

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Inde	A/2934, p. 29
Islande	A/2934, p. 29-30; A/CN.4/99/Add.2, p. 4
Norvège	A/2934, p. 34
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 81-83
Suède	A/2934, p. 44-45
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 49
Yougoslavie	A/2934, p. 47

Article 5

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 10
Danemark	A/CN.4/99/Add. 9, p. 4-5
Egypte	A/2934, p. 27
Etats-Unis d'Amérique	A/2934, p. 27; A/CN.4/99/Add.1, p. 22-23
Haïti	A/2934, p. 28-29
Inde	A/2934, p. 29; A/CN.4/99, p. 25
Islande	A/2934, p. 29-30; A/CN.4/99/Add.2, p. 4
Mexique	A/2934, p. 31
Norvège	A/2934, p. 34-35; A/CN.4/99/Add.1, p. 51-52
Pays-Bas	A/2934, p. 36
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 81-83
Suède	A/2934, p. 44-45; A/CN.4/99, p. 35-37
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 49
Yougoslavie	A/2934, p. 47-48; A/CN.4/99/Add.1, p. 110-111

Article 6

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Mexique	A/2934, p. 31
Royaume-Uni	A/2934, p. 41
Yougoslavie	A/2934, p. 48

Article 7

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/71, p. 6; A/CN.4/99, p. 10
Brésil	A/CN.4/99, p. 13
Chine	A/CN.4/99, p. 17
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 4-5
Egypte	A/2934, p. 27
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 23
Inde	A/2934, p. 29
Islande	A/2934, p. 30; A/CN.4/99/Add.2, p. 5
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 42-44
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 52
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 83-84
Suède	A/2934, p. 44-45; A/CN.4/99, p. 37-38
Turquie	A/CN.4/99, p. 42
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99, p. 50
Yougoslavie	A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 111

Article 8

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Inde	A/CN.4/99/Add.3
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84
Yougoslavie	A/2934, p. 48

Article 9

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Brésil	A/2934, p. 26; A/CN.4/99, p. 13
Inde	A/CN.4/99/Add.3
Pays-Bas	A/2934, p. 36
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84
Yougoslavie	A/2934, p. 48

Article 10

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Brésil	A/CN.4/99, p. 13-14
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 5
Inde	A/2934, p. 29
Islande	A/2934, p. 30
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 50-51
Yougoslavie	A/2934, p. 48

Article 11

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2934, p. 25
Brésil	A/2934, p. 26; A/CN.4/99, p. 13-14
Haïti	A/2934, p. 28
Norvège	A/2934, p. 35
Pays-Bas	A/2934, p. 36
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 51
Yougoslavie	A/2934, p. 43

Article 12

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 5
Inde	A/2934, p. 29
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 34-35 et p. 44
Norvège	A/2934, p. 35; A/CN.4/99/Add.1, p. 52
Pays-Bas	A/2934, p. 36; A/C.4/99/Add.1, p. 68
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84-86
Suède	A/2934, p. 45
Turquie	A/CN.4/99, p. 43
Yougoslavie	A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 111

Article 13

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 10
Inde	A/2934, p. 29; A/CN.4/99/Add.3
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 68
Royaume-Uni	A/2934, p. 41; A/CN.4/99/Add.1, p. 84
Yougoslavie	A/2934, p. 48

Article 14

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/71, p. 4-8; A/2934, p. 25-26; A/CN.4/99, p. 11
Birmanie	A/CN.4/71, p. 9
Danemark	A/CN.4/71, p. 9-10
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/71, p. 10-15
France	A/CN.4/71/Add.2,
Norvège	A/CN.4/71, p. 16-18; A/CN.4/99/Add.1, p. 52-53
Pays-Bas	A/CN.4/71, p. 19-20; A/2934, p. 36
République Dominicaine	A/CN.4/71, p. 21
Royaume-Uni	A/CN.4/71, p. 22-25; A/2934, p. 42
Salvador	A/CN.4/71, p. 26
Suède	A/CN.4/71/Add.1
Yougoslavie	A/CN.4/71, p. 27; A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 112

Article 15

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Inde	A/CN.4/99, p. 25
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 44-45
Norvège	A/2934, p. 35; A/CN.4/99/Add.1, p. 53
Pays-Bas	A/2934, p. 36; A/CN.4/99/Add.1, p. 68
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 86
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99, p. 51
Yougoslavie	A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 112-113

Article 16

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 6-8
Etats-Unis d'Amérique	A/2934, p. 27-28
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 44-45
Pays-Bas	A/2934, p. 37; A/CN.4/99/Add.1, p. 68
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 86
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46
Yougoslavie	A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 113-114

Article 17

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Chine	A/CN.4/99, p. 17-18
Danemark	A/CN.4/99/Add.9, p. 6
Inde	A/2934, p. 29
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 34-35 et 44-45
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 6
Liban	A/CN.4/99/Add.2, p. 11
Norvège	A/2934, p. 35; A/CN.4/99/Add.1, p. 53
Pays-Bas	A/2934, p. 37; A/CN.4/99/Add.1, p. 68
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28-29
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 87
Turquie	A/CN.4/99, p. 43
Yougoslavie	A/2934, p. 48; A/CN.4/99/Add.1, p. 114

Article 18

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Inde	A/CN.4/99, p. 25
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 44-45
Mexique	A/2934, p. 31-32
Pays-Bas	A/2934, p. 37
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 87
Turquie	A/CN.4/99, p. 43
Union Sud-Africaine	A/2934, p. 46; A/CN.4/99, p. 52
Yougoslavie	A/2934, p. 49; A/CN.4/99/Add.1, p. 115

Article 19

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 87
Turquie	A/CN.4/99, p. 43-44
Yougoslavie	A/2934, p. 49

Article 20

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Chine	A/CN.4/99, p. 17-18
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 45
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 53
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28-29
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 87
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99, p. 52-53
Yougoslavie	A/2934, p. 49; A/CN.4/99/Add.1, p. 115

Article 21

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 45-46
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 53-54
Pays-Bas	A/2934, p. 37
Royaume-Uni	A/2934, p. 42; A/CN.4/99/Add.1, p. 87
Yougoslavie	A/2934, p. 49; A/CN.4/99/Add.1, p. 115

Article 22

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 11
Royaume-Uni	A/2934, p. 42-43; A/CN.4/99/Add.1, p. 87-88
Turquie	A/CN.4/99, p. 44
Yougoslavie	A/2934, p. 49

Article 23

/Voir article 22/

Article 24

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2934, p. 26; A/CN.4/99, p. 11
Danemark	A/CN.4/99, p. 20; A/CN.4/99/Add.9, p. 6
Egypte	A/2934, p. 27
Haïti	A/2934, p. 29
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 6
Norvège	A/2934, p. 35
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 68
Royaume-Uni	A/2934, p. 42-43; A/CN.4/99/Add.1, p. 88-89
Suède	A/2934, p. 45-46
Turquie	A/CN.4/99, p. 44-46
Yougoslavie	A/2934, p. 49

Article 25

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Norvège	A/2934, p. 35
Pays-Bas	A/2934, p. 37
Royaume-Uni	A/2934, p. 42-43; A/CN.4/99/Add.1, p. 88-89

Article 26

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 36
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 56
Philippines	A/CN.4/99, p. 26-27
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 76
Turquie	A/CN.4/99, p. 46
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 3
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 95

Article 27

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 4
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Inde	A/CN.4/99, p. 22
Islande	A/CN.4/99/Add.2, p. 10
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 37
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 56
Pologne	A/CN.4/L.53
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 69-70
Union Sud-Africaine	A/CN.4/L.58; A/CN.4/99/Add.1, p. 3

Article 28

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 56
Pologne	A/CN.4/L.53
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 76
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 3
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 96

Articles 29-31

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 4-6
Brésil	A/CN.4/99, p. 12
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Inde	A/CN.4/99, p. 22
Irlande	A/CN.4/99/Add.4
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 38-39
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 3
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 47
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 56-58
Pologne	A/CN.4/L.53

Articles 29-31 (suite)

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 30
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 70-73 et 76-77
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 3-4
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 96-99

Article 32

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 58
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 77
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 4
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 99

Article 33

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 7
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 3-4
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 48
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 58-59
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 73
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 4-5

Article 34

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 57-59
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 5
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 100

Article 35

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Chine	A/CN.4/99, p. 15-16
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 39-40
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 59-60
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 77
Turquie	A/CN.4/99, p. 47
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 5
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 100-102

Article 36

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 48
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 60-61
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 5
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 102

Article 37

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 40
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 61
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 77
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 5

Articles 38-45

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/CN.4/99, p. 7-8
Chine	A/CN.4/99, p. 16
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Israël	A/CN.4/99/Add.1, p. 40
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 4

Articles 38-45 (suite)

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 48
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 61-64
Pologne	A/CN.4/L.53
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 73 et 77
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 5-7
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 102-103

Article 46

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 48
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 64
Pologne	A/CN.4/L.53
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 74 et 77
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 7
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 103

Article 47

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Brésil	A/CN.4/99, p. 12
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99, p. 13
Inde	A/CN.4/99, p. 22
Islande	A/CN.4/99/Add.2, p. 10
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 5
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 48
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 64-65
Pologne	A/CN.4/L.53
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 74-75 et 78
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 8
Yougoslavie	A/CN.4/99, p. 103

Article 48

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 13
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 65
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 78
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 8

Articles 49-59

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 42-43; A/CN.4/99, p. 8-9
Brésil	A/2456, p. 43-44; A/CN.4/99, p. 12
Canada	A/CN.4/99/Add.7
Chili	A/2456, p. 45-47; A/CN.4/99/Add.1, p. 11-12
Chine	A/CN.4/99, p. 16
Danemark	A/2456, p. 48-49; A/CN.4/86, p. 2-5; A/CN.4/99/Add.9, p. 2
Egypte	A/2456, p. 49-50
Equateur	A/2456, p. 50-52; A/CN.4/L.63
Etats-Unis d'Amérique	A/2456, p. 52; A/CN.4/99/Add.1, p. 13-20
France	A/2456, p. 52-53
Inde	A/CN.4/99, p. 22-24
Islande	A/2456, p. 54-60; A/CN.4/99/Add.2, p. 8-9
Israël	A/2456, p. 62; A/CN.4/99/Add.1, p. 40-41
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 5
Norvège	A/2456, p. 62-64; A/CN.4/99/Add.1, p. 48-50
Pays-Bas	A/2456, p. 65-66; A/CN.4/99/Add.1, p. 65-66
Philippines	A/2456, p. 66
Royaume-Uni	A/2456, p. 66-69; A/CN.4/99/Add.1, p. 76 et A/CN.4/99/Add.5
Suède	A/2456, p. 69-71; A/CN.4/99, p. 31
Syrie	A/2456, p. 71
Union Sud-Africaine	A/2456, p. 71-72; A/CN.4/99/Add.1, p. 8-9
Yougoslavie	A/2456, p. 72-73; A/CN.4/99/Add.1, p. 103-106

Article 60^h

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43
Brésil	A/2456, p. 43-44
Chili	A/2456, p. 46-47
Danemark	A/2456, p. 49
Egypte	A/2456, p. 49-50
Equateur	A/2456, p. 50-52
Etats-Unis d'Amérique	A/2456, p. 52
France	A/2456, p. 53
Islande	A/2456, p. 54-60
Israël	A/2456, p. 62
Norvège	A/2456, p. 64
Pays-Bas	A/2456, p. 65-66
Philippines	A/2456, p. 66
Royaume-Uni	A/2456, p. 68-69
Suède	A/2456, p. 71
Syrie	A/2456, p. 71
Union Sud-Africaine	A/2456, p. 72
Yougoslavie	A/2456, p. 73

Articles 61-65

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Etats-Unis d'Amérique	A/CN.4/99/Add.1, p. 21
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 6
Norvège	A/CN.4/99/Add.1, p. 50
Pays-Bas	A/CN.4/99/Add.1, p. 66-67
Royaume-Uni	A/CN.4/99/Add.1, p. 76
Suède	A/CN.4/99, p. 32
Union Sud-Africaine	A/CN.4/99/Add.1, p. 9
Yougoslavie	A/CN.4/99/Add.1, p. 107

h Voir également les articles 67-68.

Article 66

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43
Brésil	A/2456, p. 43-44; A/CN.4/99, p. 12-13
Cambodge	A/CN.4/99/Add.2, p. 3
Chili	A/2456, p. 47
Danemark	A/2456, p. 49
Egypte	A/2456, p. 50
Equateur	A/2456, p. 52; A/CN.4/L.63
Etats-Unis d'Amérique	A/2456, p. 52
France	A/2456, p. 53-54
Islande	A/2456, p. 54-60; A/CN.4/99/Add.2, p. 10
Israël	A/2456, p. 62
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 2-3
Norvège	A/2456, p. 64-65
Pays-Bas	A/2456, p. 66
Philippines	A/2456, p. 66
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28
Royaume-Uni	A/2456, p. 69; A/CN.4/99/Add.1, p. 74-75 et p. 93-94
Suède	A/2456, p. 71
Syrie	A/2456, p. 71
Union Sud-Africaine	A/2456, p. 72
Yougoslavie	A/2456, p. 73; A/CN.4/99/Add.1, p. 103

Articles 67-68

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 42-43
Brésil	A/2456, p. 43-44
Carbodge	A/CN.4/99/Add.2, p. 3
Chili	A/2456, p. 44-45
Danemark	A/2456, p. 47-48; A/CN.4/86, p. 1-2
Egypte	A/2456, p. 50
Equateur	A/2456, p. 50; A/CN.4/L.63
Etats-Unis d'Amérique	A/2456, p. 52
France	A/2456, p. 52
Islande	A/2456, p. 54-60; A/CN.4/99/Add.2, p. 8
Israël	A/2456, p. 60-61
Italie	A/CN.4/99/Add.8, p. 2
Mexique	A/2934, p. 31-34
Norvège	A/2456, p. 63-64
Pays-Bas	A/2456, p. 65
Philippines	A/2456, p. 66
République Dominicaine	A/CN.4/99, p. 28-29
Royaume-Uni	A/2456, p. 67-68; A/CN.4/99/Add.1, p. 89-90
Salvador	A/2934, p. 43
Suède	A/2456, p. 70
Syrie	A/2456, p. 71
Union Sud-Africaine	A/2456, p. 71-72
Yougoslavie	A/2456, p. 73

Article 69

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43
Brésil	" p. 43-44
Chili	" p. 44-45
Danemark	" p. 47-48
Egypte	" p. 50

Articles 69 (suite)

<u>Pays</u>		<u>Documents</u>
Equateur	A/2456, p. 50	
Etats-Unis d'Amérique	" p. 52	
France	" p. 52-53	
Islande	" p. 54-60	
Israël	" p. 61	
Mexique	A/2934, p. 31-34	
Norvège	A/2456, p. 63-64	
Pays-Bas	" p. 65	
Philippines	" p. 66	
Royaume-Uni	" p. 68; A/CN.4/99/Add.1, p. 90	
Salvador	A/2934, p. 43	
Suède	A/2456, p. 70	
Syrie	A/2456, p. 71	
Union Sud-Africaine	" p. 72	
Yougoslavie	" p. 73	

Article 70

<u>Pays</u>		<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43	
Brésil	" p. 43-44	
Chili	" p. 44-45	
Danemark	" p. 47-48	
Egypte	" p. 50	
Equateur	" p. 51	
Etats-Unis d'Amérique	" p. 52	
France	" p. 52-53	
Islande	" p. 54-60	
Israël	" p. 61-62	
Norvège	" p. 63-64	
Pays-Bas	" p. 65	

Article 70 (suite)

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Philippines	A/2456, p. 66
Royaume-Uni	" p. 68; A/CN.4/99/Add.1, p. 91
Suède	" p. 70
Syrie	" p. 71
Union Sud-Africaine	" p. 72
Yougoslavie	" p. 73

Article 71

<u>Pays</u>	<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43
Brésil	" p. 43-44
Chili	" p. 44-45
Danemark	" p. 47-48
Egypte	" p. 50
Equateur	" p. 51
Etats-Unis d'Amérique	" p. 52
France	" p. 53
Islande	" p. 54-60
Israël	" p. 61-62
Norvège	" p. 63-64
Pays-Bas	" p. 65-66
Philippines	" p. 66
Royaume-Uni	" p. 68; A/CN.4/99/Add.1, p. 91
Suède	" p. 70
Syrie	" p. 71
Union Sud-Africaine	" p. 72
Yougoslavie	" p. 73

Article 72

<u>Pays</u>		<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43	
Brésil	" p. 43-44	
Chili	" p. 44-45	
Danemark	" p. 47-48	
Egypte	" p. 50	
Equateur	" p. 51	
Etats-Unis d'Amérique	" p. 52	
France	" p. 52	
Islande	" p. 54-60	
Israël	" p. 62	
Norvège	" p. 63-64	
Pays-Bas	" p. 66	
Philippines	" p. 66	
Royaume-Uni	" p. 68; A/CN.4/99/Add.1, p. 92-93	
Suède	" p. 70-71	
Syrie	" p. 71	
Union Sud-Africaine	" p. 72	
Yugoslavie	" p. 73	

Article 73

<u>Pays</u>		<u>Documents</u>
Belgique	A/2456, p. 43	
Brésil	" p. 43-44	
Chili	" p. 44-45	
Danemark	" p. 47-48	
Egypte	" p. 50	
Equateur	" p. 51	
Etats-Unis d'Amérique	" p. 52	
France	" p. 52	
Islande	" p. 54-60	

Article 73 (suite)

<u>Pays</u>		<u>Documents</u>
Israël	A/2456, p. 62	
Norvège	" p. 63-64	
Pays-Bas	" p. 66	
Philippines	" p. 66	
Royaume-Uni	" p. 68	
Suède	" p. 70-71	
Syrie	" p. 71	
Union Sud-Africaine	" p. 72	
Yougoslavie	" p. 73	
