

Document:-
A/CN.4/103

Rapport supplémentaire de J.P.A. François, Rapporteur spécial

sujet:
Droit de la mer – le régime de la haute mer

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-
1956, vol. II

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

à conserver cette espèce utile et que nous nous efforçons de la faire croître et multiplier. Il existe d'autres règles de ce genre et l'on peut penser que plusieurs autres seront en vigueur quand il deviendra nécessaire d'augmenter dans de très fortes proportions les ressources alimentaires de la mer.

Lorsque, dans l'avenir, nous devons adopter des règles de ce genre, l'emploi constant dans les articles du seul mot de « conservation » pourrait soulever des difficultés. Certains États pourraient peut-être objecter que les règles que nous nous efforçons d'introduire pour développer les pêcheries ne sont pas prévues par le droit international car elles n'ont pas seulement trait à la conservation des ressources mais aussi à leur développement au-delà du niveau naturel actuel. Ainsi, il est possible que l'emploi du mot « conservation » dans les projets d'articles fasse obstacle à l'adoption de règles propres à favoriser le développement qu'il est nécessaire de donner aux pêcheries. Je propose que l'on examine la possibilité d'ajouter, lorsque l'on emploie ce terme, une explication qui rendrait possible l'adoption de toutes dispositions tendant à un nouveau développement de certaines espèces de poissons.

Dans le commentaire sur l'article 24 se trouve l'expres-

sion « pêcheries sédentaires ». Je dois dire que je ne vois pas exactement ce qu'il faut entendre par cette expression et d'autres peuvent se trouver dans la même incertitude. Je pense qu'il s'agit d'un procédé de pêche comportant l'usage d'engins fixes ou d'installations de pêche fixes ou même de bateaux au mouillage. (Je n'ai pas pu me procurer le document cité en note.) D'après les expériences qui ont été effectuées en différents endroits ces dernières années, il est évident qu'un système de pêcheries sédentaires sera mis au point dans un proche avenir: en effet, divers procédés (électricité, lumière) permettent d'attirer le poisson vers un engin de pêche fixe. On pourrait fort bien considérer que l'expression « pêcheries sédentaires » englobe ce procédé. Celui-ci est déjà largement employé en eau douce et des expériences mettant en œuvre des moyens importants sont effectuées en haute mer. L'emploi croissant, au cours de ces dernières années, des bateaux-usines et des usines flottantes permet d'imaginer que des pêcheries de ce genre deviendront chose courante dans un avenir assez proche. Je pense qu'il serait utile d'expliquer l'expression « pêcheries sédentaires » de manière à préciser si les procédés de pêche décrits ci-dessus entrent ou non dans la définition de cette expression.

DOCUMENT A/CN.4/103

Rapport supplémentaire de J. P. A. François, rapporteur spécial, sur le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur pavillon

[Texte original en anglais]
[8 mai 1956]

1. Au cours de la septième session de la Commission du droit international à la 320^e séance qui s'est tenue le 27 juin 1955, le Rapporteur spécial a lu à la Commission, qui venait d'adopter l'article 4 de son projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer, une lettre de M. Constantin A. Stavropoulos, conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, concernant le pavillon et l'immatriculation de 10 bateaux de pêche appartenant à l'Organisation des Nations Unies (A/CN.4/SR.320, par. 68). Ces bateaux venaient d'être construits à Hong-kong pour le compte de l'Agence des Nations Unies pour le relèvement de la Corée (UNKRA) et avaient été amenés à Pousan, Corée, et remis à des ressortissants coréens. Ils avaient navigué de Hong-kong à Pousan sous le pavillon et l'immatriculation des Nations Unies, car ils ne pouvaient recevoir une immatriculation britannique ou coréenne, puisqu'ils étaient la propriété de l'Organisation des Nations Unies, et on avait jugé qu'il ne convenait pas de les faire immatriculer dans un pays comme le Libéria, par exemple, où cette formalité aurait été facilement accomplie mais avec lequel ils n'avaient aucun lien. Comme d'autres cas de ce genre pouvaient se produire, M. Stavropoulos a indiqué qu'il était souhaitable, à son avis, que les articles provisoires relatifs au régime de la haute mer rédigés par la Commission n'excluent en tout cas pas la possibilité pour une organisation internationale d'immatriculer elle-même ses navires. En même temps, il appelait l'attention de la Commission sur la question de la compétence et sur celle du droit applicable à bord des navires immatriculés par une organisation internationale.

2. Après la lecture de cette lettre, la Commission a entendu les interventions de plusieurs de ses membres et de son Secrétaire au sujet des points ainsi soulevés (A/CN.4/SR.320, par. 69 à 104).

3. Enfin, une proposition du Président visant à insérer dans le rapport sur les travaux de la septième session de la Commission un alinéa portant que la Commission avait l'intention d'examiner à une date ultérieure la question mentionnée dans la lettre de M. Stavropoulos, a été adoptée par 10 voix contre une, avec une abstention. Le commentaire pertinent figure au rapport de la Commission¹.

4. Il semble que les questions auxquelles il faut répondre se rangent en trois groupes, à savoir: a) les questions qui touchent à la possibilité pour l'Organisation des Nations Unies ou les autres organisations internationales d'être propriétaires de navires, b) les questions relatives au pavillon, à l'immatriculation, à la nationalité et à la protection des navires appartenant à l'Organisation des Nations Unies ou à d'autres organisations internationales, et c) le droit applicable à ces navires et aux personnes et aux biens qui se trouvent à bord.

5. Lorsque la Commission répondra aux questions ainsi résumées, il peut être utile qu'elle ne perde pas de vue l'avis consultatif rendu le 11 avril 1949 par la Cour internationale de Justice au sujet de la réparation des dommages subis au service des Nations Unies, où la Cour dit que:

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9, p. 4.

« On doit admettre que ses membres (de l'Organisation), en lui assignant certaines fonctions, avec les devoirs et les responsabilités qui les accompagnent, l'ont revêtu de la compétence nécessaire pour lui permettre de s'acquitter effectivement de ses fonctions.

« En conséquence, la Cour arrive à la conclusion que l'Organisation est une personne internationale. Ceci n'équivaut pas à dire que l'Organisation soit un État, ce qu'elle n'est certainement pas, ou que sa personnalité juridique, ses droits et ses devoirs soient les mêmes que ceux d'un État... Cela signifie que l'Organisation est un sujet de droit international qu'elle a capacité d'être titulaire de droits et devoirs internationaux...² »

6. Il ne saurait y avoir aucun doute quant à la question de savoir si l'Organisation des Nations Unies a ou non le droit d'être propriétaire de navires. Elle a certainement ce droit, car s'il n'en était pas ainsi, pour employer les termes mêmes de l'avis de la Cour internationale, elle ne serait pas en mesure de « s'acquitter effectivement de ses fonctions ». La situation décrite dans la lettre de M. Stavropoulos est un exemple convaincant. La même conclusion vaut nécessairement pour toutes les organisations internationales dotées d'une capacité comparable.

7. La question de savoir si l'Organisation des Nations Unies peut faire immatriculer ses navires par un État et les faire naviguer sous le pavillon de cet État ne peut non plus soulever de difficulté. Mais, s'il lui est difficile ou impossible de faire immatriculer ses navires, l'Organisation a-t-elle ou doit-elle avoir le droit de les immatriculer elle-même et de leur faire arborer le pavillon des Nations Unies?

8. Il est patent que le problème ne serait pas résolu par l'établissement d'une « immatriculation des Nations Unies », car la situation juridique d'un navire de l'Organisation des Nations Unies qui n'est pas immatriculé dans un État serait très douteuse aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales ou dans un port; cela s'applique également à l'équipage et aux passagers éventuels. Les navires sont régis par la loi de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon et à cet égard le pavillon de l'Organisation des Nations Unies ou d'une autre organisation internationale ne peut être assimilé au pavillon d'un État. C'est surtout en ce qui concerne le

droit civil et pénal applicable à bord du navire que le problème se trouverait sans solution.

9. L'Organisation des Nations Unies ne pouvant offrir les mêmes garanties que les États quant à l'utilisation policée des mers, le droit international général ne lui donne pas le droit d'immatriculer ses propres navires. Il n'en résulte pas nécessairement que les bateaux dont il est question dans la lettre de M. Stavropoulos ont été illégalement conduits de Hong-kong à Pousan. Il n'est guère douteux qu'en l'espèce on était pleinement fondé à invoquer le caractère exceptionnel de la situation. Toutefois, l'Organisation des Nations Unies devrait, à la lumière de cette expérience récente, rechercher une solution des problèmes qui se posent. La proposition ci-après pourrait être prise en considération:

a) Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies reconnaissent une immatriculation spéciale de l'Organisation des Nations Unies qui donne aux navires le droit d'arborer le pavillon des Nations Unies et de jouir de la protection particulière de l'Organisation;

b) Le Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies est autorisé à conclure, le cas échéant, avec un ou plusieurs des États Membres un accord spécial stipulant que ces États autorisent les navires visés à battre leur pavillon en même temps que celui des Nations Unies.

c) Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies s'engagent par accord général à déclarer leur législation applicable aux navires pour lesquels ils peuvent avoir conclu un accord spécial avec le Secrétaire général, comme le prévoit l'alinéa b, et à assimiler ces navires à leurs propres navires, dans la mesure où les intérêts de l'Organisation des Nations Unies n'en seraient pas lésés.

d) Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies déclarent dans le même accord général qu'ils reconnaissent les accords spéciaux conclus entre le Secrétaire général et d'autres Membres de l'Organisation, prévus à l'alinéa b, et étendent à l'Organisation des Nations Unies l'application de tous les accords internationaux relatifs à la navigation auxquels ils sont parties.

10. Au cas où la Commission approuverait les suggestions formulées dans le présent rapport, il conviendrait, semble-t-il, d'ajouter au commentaire relatif à l'article 4 du projet d'articles concernant le régime de la haute mer un alinéa qui exprimerait l'opinion de la Commission à cet égard.

² *Réparation pour dommages subis au service des Nations Unies, Avis consultatif, I.C.J., Recueil 1949, p. 179.*