Document:-
A/CN.4/61 et Add.1 & Corr.1

Deuxième rapport de M. J . P. A. François, rapporteur special

sujet:
Droit de la mer – le régime des eaux territoriales

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-
1953, **vol. II**

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

Copyright © Nations Unies

REGIME OF THE TERRITORIAL SEA

DOCUMENT A/CN.4/61

Deuxième rapport de M. J. P. A. François, rapporteur spécial

[*Texte original en français*]
[*19 février 1953*]

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
I. Introduction	57
II. Projet de règlement revisé	59
Chapitre Ier. — Dispositions générales	59
Article 1er. — Dénomination de la mer territoriale	59
Article 2. — Caractère juridique de la mer territoriale	59
Article 3. — Caractère juridique de l'air, du sol et du sous-sol	59
Chapitre II. — Étendue de la mer territoriale	59
Article 4. — Largeur	59
Article 5. — Ligne de base	65
Article 6. — Baies	67
Article 7. — Ports	68
Article 8. — Rades	68
Article 9. — Iles	68
Article 10. — Groupes d'îles	69
Article 11. — Détroits	70
Article 12. — Délimitation de la mer territoriale à l'embouchure d'un fleuve	70
Article 13. — Délimitation de la mer territoriale de deux États	70
Chapitre III. — Droit de passage	70
Article 14. — Signification du droit de passage	70
Article 15. — Droit de passage inoffensif dans la mer territoriale	71
Article 16. — Mesures à prendre par l'État riverain	72
Article 17. — Devoirs des navires étrangers dans le passage	72
Article 18. — Taxes à percevoir sur les navires étrangers	72
Article 19. — Arrestation à bord d'un navire étranger	72
Article 20. — Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile	73
Article 21. — Navires affectés à un service gouvernemental et non commercial	74
Article 22. — Passage	74
Article 23. — Inobservation des règles	75

I. INTRODUCTION

1. Le rapporteur spécial a été prié de soumettre à la Commission lors de sa cinquième session un nouveau rapport contenant un projet et des commentaires revisés qui tiennent compte des opinions exprimées au cours de la quatrième session. Donnant suite à cette demande le rapporteur spécial a l'honneur de soumettre à la Commission un projet et des commentaires revisés dans lesquels il a tenu compte des opinions exprimées par la Commission. A toutes fins utiles, il voudrait rappeler que les discussions de la Commission ont seulement porté sur les articles premier, 2, 3, 4, 5, 6 et 13. Au sujet des modifications qu'il a apportées dans ces articles, le rapporteur spécial voudrait faire observer ce qui suit.

Article premier

2. Vu que la Commission a décidé par 9 voix contre 5 d'adopter l'expression « mer territoriale » cet article n'a pas subi de modifications.

Article 2

3. L'article 2 avait été présenté par le rapporteur spécial sous la forme suivante :

« La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par le droit international. »

4. Le rapporteur spécial a voulu faire ressortir d'une part que l'État riverain exerçait sur cette zone la souveraineté et d'autre part que cette souveraineté était soumise à plus de restrictions que celle exercée sur le domaine terrestre. Certains ont été d'avis que le renvoi au « droit international » avait un caractère trop vague ; ils ont proposé de remplacer l'expression « droit international » par « ce règlement ». D'autres membres ont combattu cette proposition en alléguant que le règlement ne fixerait pas les conditions d'une manière complète, et ils ont proposé de parler des « conditions fixées par le présent règlement et par le droit international ». Ce texte a été adopté par 7 voix contre 6 et une abstention. Il semble que ce texte pourrait être amélioré en parlant des « conditions

fixées par ce règlement et par les autres règles du droit international ». Le rapporteur spécial a inséré ce texte dans le nouveau projet, mais il se demande s'il ne vaudrait pas mieux supprimer tout l'article comme superflu, et exposer dans le commentaire de l'article premier le sens que la Commission attache au texte : « Le territoire de l'État *comprend* une zone de mer désignée sous le nom de mer territoriale. »

Article 3

5. Conformément au désir exprimé par la Commission, l'article 3 mentionne également l'espace aérien situé au-dessus de la mer territoriale. Le texte est maintenant conforme à l'article 2 du texte rédigé à la Conférence de 1930 pour la codification du droit international. Puisque la Commission a été d'avis que le deuxième alinéa de l'article 3 proposé par le rapporteur spécial était superflu, cet alinéa a été supprimé.

Article 4

6. La largeur de la mer territoriale a été l'objet d'une discussion approfondie au sein de la Commission sans que l'on n'ait pu tomber d'accord. Le rapporteur spécial a été invité à prendre en considération les divers points de vue exprimés et les différentes propositions présentées et de soumettre des propositions précises lors de la cinquième session.

7. Le rapporteur spécial, se rendant compte du fait qu'en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale aucun accord n'a été atteint au sein de la Commission, ne se dissimule pas les difficultés de cette tâche. Une très large majorité de la Commission a partagé l'opinion du rapporteur spécial qu'une proposition tendant à fixer la largeur à 3 milles n'aurait aucune chance d'aboutir et devait être abandonnée. D'autre part, l'opinion du rapporteur spécial que le droit international en vigueur n'admet pas l'extension de la mer territoriale au delà de 12 milles n'a pas rencontré l'assentiment général des membres de la Commission. Dans ces conditions, le rapporteur spécial s'est borné à formuler une proposition *de lege ferenda* ayant pour but d'effectuer un compromis entre les différentes opinions qui se sont fait jour. En ce qui concerne le texte de cette proposition et l'exposé des motifs, le rapporteur spécial se permet de se référer à l'article 4 du nouveau projet annexé.

8. La Commission voudra bien se prononcer sur l'opportunité d'insérer un article dans ce sens dans le projet, afin qu'il puisse être pris en considération par les gouvernements.

9. Le rapporteur spécial voudrait encore relever deux propositions qu'on a faites lors de la quatrième session et qu'il n'a pas cru possible d'accepter. La première envisageait de déterminer la largeur de la mer territoriale d'une manière différente pour les divers États. Cette voie avait déjà été préconisée par la Conférence de 1930 dont le Comité préparatoire avait proposé comme base de discussion le système suivant :

1. Fixation de l'étendue de la mer territoriale à 3 milles ;

2. Reconnaissance, au profit de certains États désignés, d'eaux territoriales plus étendues.

10. La Conférence de 1930 n'a pas cru possible d'adopter ce système et le rapporteur spécial également prévoit de grandes difficultés en introduisant ainsi l'inégalité parmi les États dans cette matière. On ne saurait perdre de vue que cette divergence, en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale, ne se baserait pas sur des conditions de fait différentes dans les divers pays, mais sur des conceptions divergentes concernant les droits des États. Dans ces circonstances, il serait extrêmement difficile de parvenir à un accord sur l'attribution d'eaux territoriales d'une largeur différente aux différents États.

11. La deuxième proposition tendait à fixer une même largeur pour les États situés dans le même continent ou pour les États situés autour de la même mer ; on a prié le rapporteur spécial de grouper les États paraissant dans l'exposé qu'il avait joint à son premier rapport, d'une manière qui permettrait de constater si une opinion commune en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale existe parmi les États situés dans une même partie du monde ou autour de la même mer. Le rapporteur spécial s'est rendu à cette invitation. Il ne croit toutefois pas que ce résultat démontre que, de cette manière, on pourrait aboutir à une solution du problème. Les divergences de vue en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale existent également parmi les États appartenant au même continent et parmi les États situés autour de la même mer. Dans ces cas également, on doit constater que ces divergences ne proviennent pas exclusivement de la diversité des circonstances de fait.

12. On a demandé au rapporteur spécial d'indiquer la largeur de la mer territoriale à la fois en kilomètres et en milles marins. Le rapporteur spécial, en faisant observer que l'indication en kilomètres fait exception dans cette matière, a cru pouvoir maintenir l'indication en milles marins, tout en réduisant les « lieues marines » en « milles marins » et en indiquant le nombre de kilomètres équivalant à un mille marin.

13. L'un des membres a fait observer qu'il serait extrêmement utile que le rapporteur spécial dans son rapport présentât une étude historique, indiquant la date à laquelle les États ont cherché à étendre la limite de leur mer territoriale, et l'accueil fait à leurs prétentions. Le rapporteur spécial a dû se borner à insérer, après le nom de chaque pays, la date de la loi ou du décret auquel l'indication de la largeur de la mer territoriale a été empruntée. Les données, telles qu'elles ont été demandées, ne pourront être fournies qu'au moyen d'une enquête parmi les États.

Article 5

14. L'article a subi certaines modifications de rédaction afin de tenir compte des observations de quelques uns des membres faites lors de la quatrième session.

15. Dans l'alinéa premier, les mots « le long de toutes les côtes » ont été supprimés conformément à une proposition de M. Hudson, adoptée par la Commission.

16. Le texte du second alinéa a été modifié conformément à un amendement de M. Yepes, adopté, avec certaines modifications, par la Commission.

17. Le troisième alinéa a été inséré provisoirement ; les discussions avec les experts, envisagées pour le

mois de mars 1953 pourront encore donner lieu à des modifications qui seront communiquées aux membres dans un rapport ultérieur.

18. Le quatrième alinéa a été remanié par suite d'une observation de M. Hudson, afin d'en rendre le sens plus clair.

Article 6

19. L'article 6 concernant les baies a été réservé jusqu'à ce que la Commission se sera prononcée en ce qui concerne l'étendue de la mer territoriale. Le même s'applique à l'article 10.

Article 13

20. L'article 13 a été réservé en attendant les consultations des experts en cette matière.

21. Un rapport ultérieur sera présenté à ce sujet.

22. Les autres articles du premier rapport sont présentés sans aucune modification.

II. PROJET DE RÈGLEMENT REVISÉ

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Dénomination de la mer territoriale

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

Commentaire

23. Le texte proposé est, sauf une modification de forme, identique au paragraphe premier de l'article premier du règlement de 1930. L'expression « mer territoriale » indique clairement que les eaux intérieures ne sont pas comprises. Le rapport de 1930 s'est exprimé comme suit :

> « On a hésité entre le choix des expressions eaux territoriales et mer territoriale. En faveur du premier terme, qui était employé par le Comité préparatoire, militent l'usage plus général et l'emploi dans plusieurs conventions internationales. Toutefois, on ne saurait contester que ce terme est de nature à prêter — et prête en effet — à des confusions du fait qu'on s'en sert aussi pour indiquer les eaux intérieures, ou bien l'ensemble des eaux intérieures et des eaux territoriales, dans le sens restreint du mot. Pour ces raisons, on a donné la préférence à l'expression mer territoriale [1] ».

24. En stipulant que le territoire de l'État comprend les mers territoriales, on a voulu exprimer que le pouvoir exercé par l'État sur cette zone ne diffère point de la nature de la souveraineté que l'État exerce sur le domaine terrestre.

Article 2

Caractère juridique de la mer territoriale

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

Commentaire

25. Il est évident que la souveraineté sur la mer territoriale comme d'ailleurs celle du domaine terrestre ne saurait s'exercer que conformément aux règles fixées par le droit international. Les limitations que le droit international impose au pouvoir étatique quant à la souveraineté sur la mer territoriale doivent être cherchées en premier lieu dans le présent règlement ; étant donné cependant que ce règlement ne pourrait aspirer à épuiser la matière, il est évident qu'il faudrait également tenir compte d'autres règles de droit international existant en cette matière.

Article 3

Caractère juridique de l'air, du sol et du sous-sol

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.

Commentaire

26. Cet article a été emprunté à l'article 2 du règlement de 1930. A toutes fins utiles, le rapporteur spécial se permet de rappeler que la Commission a décidé de séparer nettement le droit qui incombe aux États en ce qui concerne le plateau continental d'une part, et les pouvoirs que les États peuvent exercer à l'égard du sol et du sous-sol de la mer territoriale, d'autre part.

Chapitre II

ÉTENDUE DE LA MER TERRITORIALE

Article 4

Largeur

1. La largeur de la mer territoriale sera fixée par l'Etat riverain, mais elle ne saurait dépasser 12 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 3 milles marins à partir de la ligne de base de la mer territoriale. Au-delà de cette limite de 3 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.

---

[1] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V) p. 126 ; *V. Questions juridiques, 1930, V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 6.

Commentaire

27. La Conférence de 1930 n'est pas parvenue à un accord qui fixerait pour l'avenir l'étendue de la mer territoriale. Elle 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 cette zone [2].

28. L'examen de la législation actuellement en vigueur, telle qu'elle a été recueillie par le Secrétariat, donne les résultats suivants [3] :

ALLEMAGNE (RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D')	3 milles (1909)
ARABIE SAOUDITE [4]	6 milles (1949)
Sécurité	12 milles (1949)
Douane	12 milles (1949)
ARGENTINE [5]	Plateau continental (1946 ; 1869 : 3 milles)
Sécurité	12 milles (1869)
Douane	12 milles (1869)
Pêche	10 milles (1907) 12 milles (1943)
AUSTRALIE	3 milles (Régime du Commonwealth)
BELGIQUE [6]	3 milles (1882)
Douane	10 km (1852)
BRÉSIL [7]	3 milles (XIXe siècle) 12 milles (1930)
BULGARIE	12 milles (1951 ; 1935 ; 6 milles)
CANADA	3 milles (Régime du Commonwealth)
Douane	9 milles (1906)
Pêche	12 milles (1927)
CEYLAN	3 milles (Régime du Commonwealth)
Douane	6 milles (1928)
Pêches sédentaires	6 milles (1891)
CHILI [8]	Plateau continental (1947 ; 1855 : 3 milles)
Sécurité	100 km (1948)
Douane	100 km (1948)
CHINE	3 milles (Conférence de codification 1930)
Douane	12 milles (1934)
COLOMBIE	6 milles (1930)
Pêche	12 milles (1923)
Pollution de la mer	12 milles (1923)
Douane	20 km (1931)
CORÉE DU SUD [9]	Plateau continental (1952)
Pêche	50 à 60 milles (1951)
COSTA-RICA [10]	Plateau continental (1948)
CUBA	6 milles (1934)
Douane	12 milles (1901)
Pêche	3 milles (1936)
Pollution de la mer	5 milles (1936)
Défense sociale	3 milles (1936)
Sécurité (frontière maritime)	3 milles (1942)
DANEMARK	3 milles (Conférence de codification, 1812 : 4 milles)
Douane	3 milles (Conférence de codification)
Pêche	3 milles (Conférence de codification)
GROËNLAND	3 milles (1925)
ÉGYPTE	12 milles (1951)
ÉQUATEUR	12 milles (1951 ; 1857 : 3 milles)
Sécurité	12 milles (1857)
Douane	12 milles (1857)
Pêche	15 milles (1934/1938)
ESPAGNE	6 milles (1830/1928)
Douane	6 milles (1894)
Neutralité	3 milles (1914)
Pêche	6 milles (1913)
MAROC ESPAGNOL	
Neutralité	3 milles (1917)
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE [11]	3 milles (XIXe siècle)
Douane	12 milles (1935)
CALIFORNIE	3 milles (1879)
FLORIDE	9 milles (1885)
LOUISIANE	27 milles (1938)
ORÉGON	3 milles (1859)
WASHINGTON	3 milles (1889)
FINLANDE	4 milles (1920)
Douane	6 milles (1839)
FRANCE	
Pêche	3 milles (1928)
Neutralité	6 milles (1912)
Douane	20 km (1948)
Sécurité	3 à 6 milles (1934)
ALGÉRIE	
Pêche	3 milles (1928)
INDOCHINE	
Pêche	2 km (1936)
MAROC	
Pêche	6 milles (1924)
TUNISIE	
Douane	2 km (1884)

[2] Pour un exposé des différents points de vue, voir le rapport de la deuxième commission, Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 123-124 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 3.

[3] 1 mille équivaut à 1,852 kilomètre.

[4] Plateau continental n'affectant pas la mer surjacente.

[5] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.

[6] Voir la réponse du Gouvernement belge à la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1929. V. 2* (document C. 74. M. 39. 1929. V), p. 120.

[7] Plateau continental depuis 1950, n'affectant pas le droit de navigation et de pêche.

[8] Plateau continental depuis 1947, comportant la souveraineté de la mer surjacente.

[9] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.

[10] Plateau continental depuis 1948, comportant la souveraineté de la mer surjacente.

[11] Plateau continental depuis 1945, n'affectant pas le caractère de la mer surjacente.

GRÈCE	6 milles (1936)
Neutralité	6 milles (1914)
Sécurité	10 milles (1913)
GUATÉMALA [12]	12 milles (1940)
Douane	2 milles (1894)
HONDURAS [13]	Plateau continental (1950), 1936 : 12 km
INDE	3 milles (Régime du Commonwealth)
INDONÉSIE	3 milles (Régime des Pays-Bas)
IRAN	6 milles (1934)
Douane	12 milles (1934)
Sécurité	12 milles (1934)
IRLANDE	d'après le droit international
ISLANDE [14]	Plateau continental
Pêche	4 milles (1950 ; 1903 : 3 milles)
Douane (spiritueux)	4 milles (1925/1935)
ISRAËL	3 milles (1936/1945)
ITALIE	6 milles (1914)
Douane	12 milles (1940)
Sécurité navire de commerce	10 milles (1912 ; en temps de paix)
JAPON	3 milles (Conférence de codification)
Neutralité	3 milles (1870)
Pollution de la mer	10 km (1948)
LIBAN	
Pêche	6 milles (1921)
Douane	20 km (1935)
Loi pénale	20 km (1943)
LIBÉRIA	3 milles (1914)
MEXIQUE [15]	Plateau continental (1945), 1940 : 9 milles)
Pêche	20 km (1902)
Douane	20 km (1941)
NICARAGUA [16]	Plateau continental (1948)
NORVÈGE	7.408 m (1812) (lieue de mer: 4 milles) [17]
Pêche	7.408 m
Neutralité	7.408 m [18]
Douane	10 milles (1921)
NOUVELLE-ZÉLANDE	3 milles (Régime du Commonwealth)
PAKISTAN [19]	3 milles (Régime du Commonwealth)
PANAMA [20]	Plateau continental (1946)
PAYS-BAS	3 milles (XIXe siècle)
PÉROU	3 milles (1934)
POLOGNE	3 milles (1932)
Défense	6 milles (1932)
Douane	6 milles (1938)
PORTUGAL	6 milles (1885/1927)
Douane	6 milles (1911/1941)
Pêche	Réciprocité (1917)
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	9 milles (1938)
ROUMANIE	12 milles (1951 ; 1934 : 6 milles)
ROYAUME-UNI DE GDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD	3 milles (XIXe siècle)
SALVADOR	200 milles (1950 ; 1860 : 3 milles)
SUÈDE	4 milles (1938)
Neutralité	3 milles (1912)
Douane	4 milles (1927)
SYRIE	
Pêche	6 milles (1921)
Douane	20 km (1935)
TURQUIE	6 milles (1914)
Douane	30 à 60 km (1949)
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES	12 milles (1909) [21]
UNION SUD-AFRICAINE	3 milles (Régime du Commonwealth)
URUGUAY	6 milles (Conférence de codification, 1914 : 5 milles)
Pêche	3 km (1900)
VENEZUELA	3 milles (1944)
Sécurité	12 milles (1944)
Douane	12 milles (1944)
Protection des intérêts	12 milles (1944)
Neutralité	3 milles (1939)
Mesures sanitaires	12 milles (1939)
YOUGOSLAVIE	6 milles (1948)
Douane	6 milles (1949)
Pêche	10 milles (1951)

Groupements d'après les continents

EUROPE

ALLEMAGNE (RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D')	3 milles
BELGIQUE	3 milles
BULGARIE	12 milles
DANEMARK	3 milles
ESPAGNE	6 milles
FINLANDE	4 milles

[12] Plateau continental depuis 1949 pour l'exploitation du sous-sol.
[13] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.
[14] Plateau continental depuis 1948 ; « zones de conservation » pour les pêcheurs.
[15] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.
[16] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.
[17] Renseignement du Gouvernement norvégien ; le décret royal du 22 décembre 1906 donne 7.529 mètres.
[18] Pendant les deux guerres mondiales, pour des raisons pratiques : 3 milles.
[19] Plateau continental 1950, n'affectant pas le caractère de la mer surjacente.
[20] Plateau continental comportant la souveraineté de la mer surjacente.
[21] Voir la déclaration de M. Kojevnikov à la 167e séance de la Commission du droit international (A/CN. 4/SR. 167, par. 9).

FRANCE	
Pêche	3 milles
Neutralité	6 milles
Sécurité	3 à 6 milles
GRÈCE	6 milles
Sécurité	10 milles
IRLANDE	d'après le droit international
ISLANDE	4 milles
ITALIE	6 milles
Sécurité	12 milles
NORVÈGE	4 milles
PAYS-BAS	3 milles
POLOGNE	3 milles
Défense	6 milles
PORTUGAL	6 milles
Pêche	Réciprocité
ROUMANIE	12 milles
ROYAUME-UNI DE GDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD	3 milles
SUÈDE	4 milles
TURQUIE	6 milles
Douane	30 à 60 km
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES	12 milles
YOUGOSLAVIE	6 milles
Pêche	10 milles

ASIE

ARABIE SAOUDITE	6 milles
Sécurité	12 milles
CEYLAN	3 milles
CHINE	3 milles
INDE	3 milles
INDOCHINE	2 km
INDONÉSIE	3 milles
IRAN	6 milles
Sécurité	12 milles
ISRAËL	3 milles
JAPON	3 milles
LIBAN	
Pêche	6 milles
Loi pénale	20 km
PAKISTAN	3 milles
SYRIE	6 milles

AFRIQUE

ALGÉRIE	
Pêche	3 milles
ÉGYPTE	12 milles
LIBÉRIA	3 milles
MAROC	
Pêche	6 milles
MAROC ESPAGNOL	
Neutralité	3 milles
TUNISIE	
Douane	2 km
UNION SUD-AFRICAINE	3 milles

AMÉRIQUE

ARGENTINE	P.C.
BRÉSIL	3 milles
Pêche	12 milles
CANADA	3 milles
CHILI	P.C.
Pêche	12 milles
COLOMBIE	6 milles
Pêche	12 milles
COSTA-RICA	P.C.
CUBA	6 milles
ÉQUATEUR	12 milles
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE	3 milles
GUATEMALA	12 milles
HONDURAS	P.C.
MEXIQUE	P.C.
NICARAGUA	P.C.
PANAMA	P.C.
PÉROU	P.C.
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	9 milles
SALVADOR	200 milles
URUGUAY	6 milles
VENEZUELA	3 milles
Sécurité	12 milles
Protection des intérêts	12 milles

Groupements régionaux

MER DU NORD

ALLEMAGNE (RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D')	3 milles
BELGIQUE	3 milles
DANEMARK	3 milles
FRANCE	3 à 6 milles
NORVÈGE	4 milles
PAYS-BAS	3 milles
ROYAUME-UNI DE GDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD	3 milles
SUÈDE	4 milles

MER BALTIQUE

ALLEMAGNE (RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D')	3 milles
DANEMARK	3 milles
FINLANDE	4 milles
POLOGNE	3 milles
Défense	6 milles
SUÈDE	4 milles
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES	12 milles

MER NOIRE

BULGARIE	12 milles
ROUMANIE	12 milles
TURQUIE	6 milles
Douane	30 à 60 km

UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES	12 milles

MÉDITERRANÉE

ARABIE SAOUDITE	6 milles
Sécurité	12 milles
ÉGYPTE	12 milles
ESPAGNE	6 milles
FRANCE	3-6 milles
GRÈCE	6 milles
ISRAËL	3 milles
ITALIE	6 milles
Sécurité	12 milles
LIBAN	
Pêche	6 milles
Loi pénale	20 km
SYRIE	6 milles
TURQUIE	6 milles
Douane	60 à 80 km
YOUGOSLAVIE	6 milles
Pêche	10 milles

Les États suivants adoptent la règle de 3 milles ou bien pure et simple ou bien en la combinant seulement avec une zone contiguë pour les droits douaniers, fiscaux et sanitaires de 12 milles au maximum:

ALLEMAGNE (RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D')
AUSTRALIE
BELGIQUE
CHINE
DANEMARK
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
INDE
INDONÉSIE
ISRAËL
JAPON
LIBÉRIA
NOUVELLE-ZÉLANDE
PAKISTAN
PAYS-BAS
POLOGNE
ROYAUME-UNI DE GDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
UNION SUD-AFRICAINE

Les États suivants adoptent la règle de 4 milles:

FINLANDE
ISLANDE
NORVÈGE
SUÈDE

Les États suivants adoptent la règle de 6 milles:

ARABIE SAOUDITE
COLOMBIE
CUBA
ESPAGNE
FRANCE ..... 3 à 6 milles
GRÈCE
Sécurité ..... 10 milles
IRAN
Sécurité ..... 12 milles
ITALIE
Sécurité ..... 12 milles
LIBAN (Pêche)
Loi pénale ..... 20 km
PORTUGAL
Pêche ..... Réciprocité
SYRIE
TURQUIE
Douane ..... 30 à 60 km
URUGUAY
YOUGOSLAVIE
Pêche ..... 10 milles

Les États suivants adoptent la règle de 12 milles:

BULGARIE
ÉGYPTE
ÉQUATEUR
GUATÉMALA
ROUMANIE
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

Les États suivants ont adopté un plateau continental avec des droits spéciaux concernant la navigation et/ou la pêche:

ARGENTINE
CHILI
CORÉE DU SUD
COSTA-RICA
HONDURAS
ISLANDE
MEXIQUE
NICARAGUA
PANAMA
PÉROU

29. Il résulte en outre de la documentation soumise par le Secrétariat qu'on a aussi déterminé, dans certains traités, la largeur de la mer territoriale. Dans la convention pour régler la police de la pêche dans la Mer du Nord, conclue le 6 mai 1882 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, on a adopté la règle des 3 milles [22]. La convention concernant le canal de Suez (29 octobre 1888), ne parlant pas expressément de « mer territoriale », contient néanmoins la stipulation suivante :

> « ... les Hautes Parties contractantes conviennent qu'aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité ou aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du canal ne pourra être exercé dans le canal et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de 3 milles marins de ces ports,... [23] »

30. Une catégorie spéciale était formée par les traités conclus dans le but de combattre la contrebande de boissons alcooliques. Certains de ces traités, notamment ceux entre les États-Unis et, respectivement, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, contenaient la stipulation suivante :

> « Les Hautes Parties contractantes déclarent que c'est leur ferme intention de maintenir le principe que la réelle limite des eaux territoriales est constituée par 3 milles marins en partant de la côte vers la haute mer et mesurés à partir de la ligne de retrait des eaux [24]. »

31. Dans les traités des États-Unis avec d'autres pays (France, Italie, Pays scandinaves, Belgique, Espagne) la stipulation avait été remplacée par la suivante :

> « Les Hautes Parties contractantes réservent respectivement leurs droits et revendications quant à l'étendue de leur juridiction territoriale, sans que l'arrangement actuel y porte préjudice [25]. »

32. Le Rapporteur spécial se permet encore d'attirer l'attention sur un accord, conclu le 22 mai 1930 entre

[22] De Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 2e série, vol. IX, p. 557.
[23] De Martens, *Nouveau Recueil général de traités*, 2e série, vol. XV, p. 560.
[24] Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. 27, p. 183 ; vol. 33, p. 440 ; vol. 41, p. 277.
[25] *Ibid.*, vol. 26, p. 50 ; vol. 27, p. 368 ; vol. 29, p. 427 ; vol. 61, p. 416 ; vol. 67, p. 137 ; vol. 72, p. 172 ; de Martens, *Nouveau Recueil*, 3e série, vol. XVII, p. 532.

l'Union des Républiques socialistes soviétiques et le Royaume-Uni, dans lequel il a été stipulé :

« Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques convient que les bateaux de pêche, immatriculés dans les ports du Royaume-Uni, sont autorisés à pêcher à une distance de 3 à 12 milles géographiques à partir de la laisse de basse mer le long du littoral nord de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et des îles qui en dépendent. »

33. On y a ajouté :

« Aucune disposition du présent accord temporaire ne sera considérée comme préjugeant les vues de l'une ou de l'autre partie contractante quant aux limites des eaux territoriales, au point de vue du droit international [26]. »

34. Les données qui précèdent démontrent clairement que l'unanimité en ce qui concerne l'étendue de la mer territoriale fait défaut. Tous les auteurs le constatent. Gidel s'exprime ainsi :

« Il n'existe pas d'autre règle de droit international concernant l'étendue de l'exercice des droits de l'État riverain sur ses eaux adjacentes que la règle minimum en vertu de laquelle tout État riverain possède sur les eaux adjacentes à son territoire jusqu'à une distance de 3 milles le faisceau des droits inhérents à la souveraineté et au delà, pour certains intérêts déterminés, certaines compétences fragmentaires [27]. »

35. G. Scelle fait observer :

« En réalité, il n'existe aucune règle coutumièrement établie, mais seulement les règles fixées par les États, soit de façon unilatérale, soit plus rarement, de façon conventionnelle, et dont ils imposent le respect dans la limite où ils en ont le pouvoir... En somme, c'est l'anarchie [28]. »

36. Signalons, toutefois, que les États qui, lors de la Conférence de 1930, proclamaient la règle des 3 milles représentaient 80 % du tonnage mondial. Aussi A. Pearce Higgins et Colombos estiment-ils pouvoir affirmer :

« La limite des 3 milles est la vraie limite des eaux territoriales [29]. Actuellement, ce sont les États suivants qui adoptent la règle des 3 milles, ou bien pure et simple, ou bien en la combinant seulement avec une zone contiguë pour les droits douaniers, fiscaux et sanitaires (la seule zone contiguë que la Commission du droit international s'est déclarée prête à accepter) : Afrique du Sud, Allemagne, États-Unis d'Amérique, Australie, Belgique, Chine, Danemark, Grande-Bretagne, Indonésie, Israël, Italie, Japon et les Pays-Bas. »

37. Même dans certains pays qui ont adopté l'étendue de 3 milles, on exprime toutefois des doutes sur la possibilité de maintenir ce point de vue.

38. « La marée irrésistible des intérêts économiques, politiques et sociaux — c'est ainsi que s'exprime Joseph Walter Bingham [30] —

« se heurte à la doctrine anglo-américaine des trois milles. Cette doctrine est condamnée. »

39. De l'avis d'Edwin Borchard

« logiquement, il n'y a pas de raison apparente pour que les États-Unis d'Amérique demeurent indéfiniment fidèles à la règle des 3 milles. Il semble qu'elle gêne les États-Unis plus qu'elle ne les avantage [31]. »

40. Hyde fait observer :

« La communauté internationale se trouve ainsi dans une situation particulière du fait que l'application d'une règle depuis longtemps consacrée par son droit des gens [32] mécontente un grand nombre de ses membres. »

41. Weslake avait déjà en 1910 appelé la règle « tout à fait désuète et inappropriée ».

42. Dans ces circonstances, le Rapporteur spécial croit devoir constater qu'une proposition de fixer la largeur à 3 milles n'aura aucune chance d'aboutir ; l'accord sur cette distance, soit *de lege lata*, soit *de lege ferenda*, lui semble exclu. Le problème exige néanmoins une solution, car, en laissant à chaque État la liberté absolue de fixer l'étendue de sa mer territoriale, on affecterait d'une manière inadmissible le principe de la liberté de la mer.

43. A. Alvarez, dans son opinion dissidente jointe à l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries (18 décembre 1951) [33], a affirmé :

« Chaque État peut fixer l'étendue de sa mer territoriale et la manière de la compter, à condition de le faire d'une manière raisonnable, de pouvoir surveiller ladite zone, d'y remplir les obligations que le droit international lui impose, de ne pas violer les droits acquis des autres États, de ne pas nuire à l'intérêt général et de ne pas commettre d'abus du droit. »

44. Il est évident que ces critères n'offrent pas la précision juridique nécessaire à une codification des règles de droit.

45. M. Sibert[34] défend la thèse qu'il n'existe qu'une série de zones variables d'après la nature de la protection qui s'y rattache et, en outre, variant très souvent de pays à pays. C'est surtout en France et en Italie que cette théorie trouve des partisans. F. Florio [35], reprenant une thèse déjà défendue par l'Italien Sarpi en 1686 et par l'Argentin Storni en 1922 [36], est d'avis qu'il ne serait pas nécessaire d'exiger l'uniformité en cette matière et que l'on pourrait adopter un système par lequel des étendues différentes seraient fixées pour les

[26] Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. 102, p. 105.

[27] *Le droit international public de la mer* (Paris, éd. Sirey, 1934), vol. III, p. 135.

[28] *Manuel de droit international public* (Paris, éd. Domat-Montchrestien, 1948). p. 425.

[29] *The International Law of the Sea*, 2e éd. (Londres, Longmans, Green and Co., 1951), p. 76. Voir aussi C. G. Fenwick, *International Law*, 3e éd. (New York, Appleton-Century-Crofts, Inc., 1948), p. 375-376.

[30] *Proceedings of the American Society of International Law*, 1940, p. 62.

[31] *American Journal of International Law*, vol. 40 (1946) p. 61.

[32] *International Law*, 2e éd. revisée (Boston, Little, Brown and Co., 1947), vol. I, p. 455.

[33] *C.I.J., Recueil 1951*, p. 150.

[34] *Traité de droit international public* (Paris, Dalloz, 1951), p. 731.

[35] *Il mare territoriale e la sua delimitazione* (Milan, A. Giuffrè, 1947), p. 103.

[36] Gidel, *Le droit international public de la mer* (Paris, éd. Sirey, 1934), vol. III, p. 130-131.

différentes parties de la côte d'un pays et pour différentes parties du monde. Le Rapporteur spécial ne saurait accepter ces suggestions ; il partage l'opinion de Gidel :

« Quant à définir ces exigences locales, c'est ce qui est assurément fort malaisé et laissera toujours la porte ouverte aux discussions [37]. »

46. J. C. Azcârraga [38] préconise l'idée de fixer l'étendue de la mer en relation avec certains facteurs, comme la superficie du territoire et le nombre de la population du pays. Le Rapporteur spécial croit que cette proposition ne présente aucune possibilité de réalisation pratique.

47. Se rendant compte du fait qu'il existe un très fort courant d'opinion d'après lequel, eu égard au développement de la technique et notamment à la vitesse augmentée des navires, une étendue de 3 milles ne sera plus satisfaisante, et tenant compte des différentes opinions émises dans la Commission lors de sa quatrième session, le rapporteur spécial propose l'adoption d'un article en vertu duquel les États pourront fixer la limite de leur mer territoriale à une distance de 12 milles de la côte au maximum, pourvu que les intérêts de la navigation sous pavillon étranger soient dûment respectés. A cette fin, le droit de libre passage dans la mer territoriale devra être attribué à tous les pavillons suivant les stipulations énoncées dans l'article 14 du nouveau projet. Les États auront des droits de police douanière, fiscale et sanitaire dans toute l'étendue de la mer territoriale. Le fait que la Commission s'est déjà déclarée prête à reconnaître une zone contiguë jusqu'à 12 milles où l'État riverain pourra exercer le contrôle nécessaire, afin de prévenir les contraventions aux lois de police douanière, fiscale ou sanitaire, est de nature à faciliter l'adoption de cette proposition. En ce qui concerne la pêche, l'Etat riverain pourrait attribuer des droits exclusifs à ses ressortissants dans la zone de 3 milles conformément à la pratique généralement reconnue. Au delà de ces 3 milles jusqu'à 12 milles on reconnaîtra à l'État riverain dans le domaine des pêcheries seulement le droit de prendre des mesures afin de protéger les richesses de la mer. Ainsi l'État riverain peut prescrire, d'une part, dans les zones de 12 milles, les mesures de protection des ressources de la mer, pour lesquelles certains États réclament la souveraineté dans ces zones, tandis que, d'autre part, les pêcheurs étrangers ne sont pas menacés d'une exclusion qui est la raison principale pour laquelle d'autres Etats s'opposent à toute extension de la mer territoriale. Toute discrimination en matière de mesures de protection au détriment des ressortissants étrangers sera défendue.

48. Les différends sur la question de savoir si les mesures prises ne dépassent pas le cadre des mesures de protection des richesses de la mer, ou si elles n'ont pas un caractère discriminatoire au profit des propres ressortissants, seront soumis à une procédure de conciliation et, faute d'accord, à l'arbitrage ou à une procédure judiciaire.

49. Dès que l'organisme prévu par la Commission dans l'article 2 de la partie 2 de son rapport de 1951 relative aux richesses de la mer sera institué, on pourrait envisager de lui donner également une compétence à ce sujet.

Article 5

Ligne de base

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.

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 de ligne de base reliant les 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. 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. (Provisoirement réservé.)

4. Les élévations du sol, qui n'émergent qu'à marée basse 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.

Commentaire

50. La Sous-Commission II de la Conférence de 1930 avait fait accompagner son article sur la ligne de base 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 États, 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'État 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 États ne possèdent pas des cartes officielles publiées par leurs propres services hydrographiques ; on a été d'avis, cependant, qu'il existe, dans chaque État riverain, une carte adoptée en tant que carte officielle par les

[37] *Ibid.*, p. 132.

[38] « Los derechos sobre la plataforma submarina », *Revista Española de Derecho Internacional*, 1949, vol. II, p. 47.

services de l'État, 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.

« 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.

« Il est bien entendu que les dispositions de la présente convention ne sont pas en général applicables aux côtes ordinairement ou constamment prises dans les glaces [39]. »

51. La Cour internationale de Justice, dans son arrêt du 18 décembre 1951, concernant l'affaire des pêcheries, 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 États [40]. » Ce critère est, d'après la Cour, le plus favorable à l'État côtier et met en évidence le caractère de la mer territoriale comme accessoire du territoire terrestre.

52. En ce qui concerne la question de savoir si une sèche, pour être prise en considération, doit être située à moins de 4 milles (largeur de la mer territoriale en question) d'une terre émergeant en permanence, la Cour fait observer ce qui suit :

« Les Parties sont également d'accord pour reconnaître qu'en cas d'une élévation qui ne découvre qu'à marée basse (d'une sèche), la limite extérieure à marée basse de cette élévation peut être prise en considération comme point de base pour le calcul de la largeur de la mer territoriale. Les conclusions du Gouvernement du Royaume-Uni ajoutent une condition qui n'est pas admise par la Norvège, à savoir qu'une sèche, pour être prise ainsi en considération, doit être située à moins de 4 milles d'une terre émergeant en permanence. La Cour ne croit pas devoir examiner cette question, la Norvège ayant prouvé, à la suite d'un examen contradictoire des cartes, qu'en fait aucune sèche utilisée par elle comme point de base n'est distante de plus de 4 milles d'une terre qui émerge en permanence [41]. »

53. La Cour a constaté que trois méthodes ont été envisagées pour assurer l'application de la règle de la laisse de basse mer. La méthode du tracé parallèle, qui paraît la plus simple, consiste à tracer la limite extérieure de la ceinture de la mer territoriale en suivant la côte dans tous ses mouvements. D'après la Cour, cette méthode peut être appliquée sans difficultés à une côte simple, n'offrant pas trop d'accidents. Dans le cas d'une côte profondément découpée d'indentations ou d'échancrures ou bordée par un archipel tel que le *skjaergaard* en Norvège, la ligne de base se détache de la laisse de basse mer et ne peut être obtenue que par quelque construction géométrique. La Cour s'exprime à ce sujet comme suit :

« On ne peut dès lors persister à présenter la ligne de la laisse de basse mer comme une règle qui oblige à suivre la côte dans toutes ses inflexions. On ne peut pas non plus présenter comme des exceptions à la règle les si nombreuses dérogations qu'appelleraient les accidents d'une côte aussi tourmentée : la règle disparaîtrait devant les exceptions. C'est tout l'ensemble d'une telle côte qui appelle l'application d'une méthode différente, celle de lignes de base se détachant dans une mesure raisonnable de la ligne physique de la côte.

« Il est vrai que les experts de la deuxième Sous-Commission de la deuxième Commission de la Conférence de 1930 pour la codification du droit international ont formulé la règle de la laisse de basse mer d'une façon assez rigoureuse (« en suivant toutes les sinuosités de la côte »). Mais ils ont été obligés d'admettre en même temps de nombreuses exceptions relatives aux baies, îles à proximité de la côte, groupes d'îles. Dans la présente affaire, cette méthode du tracé parallèle, opposée à la Norvège dans le mémoire, a été abandonnée dans la réplique écrite puis dans la plaidoirie de l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni. Par conséquent, elle n'a plus aucun intérêt pour la présente instance. « Au contraire, dit la réplique, la méthode de la courbe tangente ou, en anglais, *envelopes of arcs of circle* est celle que le Royaume-Uni considère comme correcte. »

« 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 États-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. Dans ces conditions, et bien que certaines conclusions du Royaume-Uni se fondent sur l'application de la méthode des arcs de cercle, la Cour estime qu'il n'y a pas lieu de s'attacher à l'examen de ces conclusions en tant que basées sur cette méthode.

« Le principe selon lequel la ceinture des eaux territoriales doit suivre la direction générale de la côte permet de fixer certains critères valables pour *toute délimitation de la mer territoriale et qui seront* dégagés plus loin. La Cour se borne ici à constater que, pour appliquer ce principe, plusieurs États ont

[39] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V) p. 131 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 11.

[40] *C.I.J., Recueil 1951*, p. 128.

[41] *C.I.J., Recueil 1951*, p. 128.

jugé nécessaire de suivre la méthode des lignes de base droites et qu'ils ne se sont pas heurtés à des objections de principe de la part des autres États. Cette méthode consiste à choisir sur la ligne de la laisse de basse mer des points appropriés et à les réunir par des lignes droites. Il en est ainsi, non seulement dans les cas de baies bien caractérisées, mais aussi dans des cas de courbes mineures de la côte, où il ne s'agit que de donner à la ceinture des eaux territoriales une forme plus simple [42]. »

54. Le rapporteur spécial croit devoir interpréter l'arrêt de la Cour, rendu en ce qui concerne le point en question avec une majorité de 10 voix contre 2, comme l'expression du droit en vigueur ; par conséquent, il s'en est inspiré lors de la rédaction de l'article. Le second alinéa de l'article reflète le point de vue de la Cour, exprimé dans l'arrêt, concernant une côte présentant de profondes échancrures. Le rapporteur spécial a cru devoir maintenir, dans le premier alinéa, comme règle générale, le principe posé par la deuxième Sous-Commission dans le premier alinéa de son article. La condition que la laisse de basse mer indiquée sur la carte officielle employée par l'État riverain ne s'écarte pas sensiblement de la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales a aussi été maintenue. Quoique la Cour ne se soit pas prononcée à cet égard, le rapporteur spécial croit pouvoir conserver également le troisième alinéa de l'article de la Sous-Commission qui paraît maintenant comme le quatrième alinéa de l'article 5.

55. Il résulte de cette disposition qu'une distinction a été faite à ce sujet entre les îles et les sèches. Une île, d'après l'article 9, comporte une mer territoriale qui lui est propre ; une sèche est seulement assimilée à cet égard à une île, quand elle est située partiellement ou totalement dans la mer territoriale s'étendant devant la côte. S'il s'agit d'une sèche située en dehors de la mer territoriale, on ne lui reconnaît pas une mer territoriale qui lui est propre. Le rapporteur fait toutefois observer qu'il n'existe pas une unanimité complète à cet égard.

56. Le décret de l'Arabie Saoudite en date du 28 mai 1949 fixant l'étendue de la mer territoriale à 6 milles stipule dans l'article 4 :

" *The inland waters of the Kingdom include:*

" *the waters above and landward from any shoal not more than twelve nautical miles from the mainland or from a Saudi Arabian island.*"

Article 6
(Provisoirement réservé)

Baies

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 10 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 10 milles.

[42] *Ibid.*, p. 129-130.

Commentaire

57. La Sous-Commission II de la Conférence de 1930 avait fait à ce sujet les observations suivantes :

« Il est admis que la ligne de base fournie par les sinuosités de la côte ne doit pas être maintenue indistinctement. Quand il s'agit d'une échancrure qui n'a pas une très grande largeur à son entrée, il y a lieu de considérer cette baie comme faisant partie des eaux intérieures. Les opinions étaient partagées quant à la largeur à laquelle il fallait s'arrêter. Plusieurs délégations ont exprimé l'avis que le caractère d'eaux intérieures devait être attribué aux baies dont l'ouverture n'excède pas 10 milles ; une ligne fictive serait tracée en travers de la baie, entre les deux points les plus avancés, et cette ligne servirait de base pour la détermination de l'étendue des eaux territoriales. Si l'ouverture de la baie excède 10 milles, il y aura lieu de tirer cette ligne fictive au premier point, à partir de l'entrée, où la largeur de la baie n'excédera pas 10 milles. C'est le système qui a été adopté entre autres dans la Convention du 6 mai 1882 sur la pêche dans la Mer du Nord. D'autres délégations ne voulaient considérer les eaux d'une baie comme eaux intérieures que si les deux zones de mer territoriale se rencontraient à l'ouverture de la baie, en d'autres termes, si l'ouverture n'excédait pas le double de l'étendue de la mer territoriale. Pour les États qui étaient en faveur d'une étendue de mer territoriale de 3 milles, l'ouverture ne devrait donc pas excéder 6 milles. Les partisans de cette dernière opinion craignaient notamment que l'adoption d'une plus grande largeur des lignes fictives tracées en travers des baies fût de nature à compromettre le principe énoncé à l'article précédent tant qu'on n'aurait pas fixé les conditions qu'une échancrure doit remplir pour présenter le caractère essentiel d'une baie. La majorité des délégations a pu tomber d'accord sur une largeur de 10 milles pourvu qu'on adoptât en même temps un système permettant de dénier le caractère de baie aux échancrures de peu de profondeur.

« Toutefois, ces systèmes ne seront susceptibles d'une application pratique que si les États riverains mettent les marins à même de savoir comment ils doivent considérer les différentes échancrures de la côte.

« Deux systèmes ont été proposés ; on les trouvera annexés aux observations à cet article. La Sous-Commission ne s'est pas prononcée sur ces systèmes, elle a voulu réserver la possibilité d'envisager, soit d'autres systèmes, soit la modification de l'un ou l'autre des systèmes présentés [43]. »

58. La Cour internationale de Justice, dans son arrêt du 18 décembre 1951 concernant l'affaire des pêcheries, a fait observer que, si la règle des 10 milles en ce qui concerne les baies a été adoptée par certains États, aussi bien dans leurs lois nationales que dans leurs traités et conventions, et si quelques décisions arbitrales en ont fait application entre ces États, d'autres États, en revanche, ont adopté une limite

[43] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V) p. 131-132 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 11-12.

différente. La Cour est d'avis qu'en conséquence la règle des 10 milles n'a pas acquis l'autorité d'une règle générale de droit international [44].

59. Le rapporteur spécial a tout de même inséré l'article de la Sous-Commission dans l'article 6, puisque la tâche de la Commission ne se borne pas à codifier le droit existant, mais comprend également la préparation du développement progressif du droit. Il ne s'ensuit point que la règle des 10 milles s'appliquerait à un État comme la Norvège qui s'est toujours élevée contre toute tentative de l'application de cette règle à sa côte pour des raisons dues à la formation géographique de celle-ci. Étant donné que le tracé de la ligne de base dans les baies constitue un problème très compliqué — Gidel y consacre dans son livre pas moins de 77 pages — il est impossible au rapporteur spécial de développer les différents points de vue dans le cadre de ce rapport. La question pourrait être réservée à une étude ultérieure, avec l'aide d'experts en cette matière.

60. La Sous-Commission de 1930 s'est placée au point de vue qu'il fallait adopter en même temps un système permettant de dénier le caractère de baies aux échancrures de peu de profondeur. Deux systèmes avaient été proposés [45], mais la Sous-Commission ne s'est pas prononcée sur ces systèmes et elle a voulu réserver la possibilité d'envisager soit d'autres systèmes, soit les modifications de l'un ou l'autre des systèmes préconisés.

61. Le rapporteur spécial est d'avis qu'il s'agit ici d'une question technique bien compliquée, qui sort du cadre juridique tracé aux travaux de la Commission du droit international. Le rapporteur spécial propose donc que, dans cette première phase de ses travaux, la Commission s'abstienne de se prononcer à ce sujet. Elle pourrait reprendre ce point avec l'assistance d'experts dans une phase plus avancée de ses travaux.

Article 7

Ports

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

Commentaire

62. Cet article est identique à celui du règlement de 1930 [46]. Le rapporteur spécial s'est borné à faire observer que les eaux du port, jusqu'à une ligne tracée entre les deux ouvrages fixes les plus avancés, constituent des eaux intérieures de l'État riverain.

[44] *C.I.J., Recueil 1951*, p. 13.

[45] Voir les appendices A et B au rapport de la Sous-Commission, publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 132 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 12.

[46] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 133 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 12.

Article 8

Rades

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.

Commentaire

63. Le rapport de 1930 s'est exprimé comme suit :

« 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'État 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'État, même si elles s'étendent en dehors du tracé général de cette mer [47]. »

Article 9

Iles

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

Commentaire

64. Le texte de cet article a été emprunté au rapport de 1930 ; il était accompagné des 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 (Voir toutefois la disposition ci-dessus concernant la ligne de base [48].) »

[47] *Ibid.*, p. 133 et p. 14, respectivement.

[48] *Ibid.*

65. En ce qui concerne les phares, érigés en haute mer, le rapporteur spécial voudrait se référer aux observations suivantes de Pearce Higgins et Colombos [49] :

« L'absence de toute mention de « rochers » dans la Convention de 1882 pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord a fait naître quelques doutes en ce qui concerne les phares érigés sur les rochers Eddystone, le Bell Rock et les Seven Stones Rocks, au large des îles Scilly. Pour ce qui est des Eddystone, le Gouvernement britannique s'est abstenu de vouloir étendre sur eux sa juridiction territoriale probablement parce que ces rochers ne sont pas constamment émergés à marée haute. Sir Charles Russel, dans les arguments qu'il a présentés au cours de l'arbitrage relatif à l'affaire de la mer de Behring, a soutenu qu'un phare construit sur un rocher ou sur des piliers enfoncés dans le lit de la mer « devient, pour autant qu'il s'agit du phare lui-même, partie intégrante du territoire de l'État qui l'a édifié et bénéficie de tous les droits attachés à la protection du territoire ». Westlake ne voudrait voir dans cette thèse qu'une affirmation du droit à l'immunité contre toute intrusion et toute dégradation ainsi que de l'autorité et de la juridiction exclusives de l'État territorial. « Il serait difficile d'admettre qu'un simple rocher surmonté d'un édifice, qui ne saurait être armé de manière à pouvoir contrôler effectivement les eaux contiguës, puisse être la source d'un prétendu droit d'occupation s'exerçant sur elles, qui transformerait une vaste étendue de mer en eaux territoriales [50]. » Le récif rocheux sur lequel est érigé le phare d'Eddystone est immergé à marée haute, « mais il émerge sur une superficie de 500 yards carrés à la marée basse des mortes-eaux » [51].

« En ce qui concerne le rocher de Bell Rock, qui se trouve à environ 10 milles à l'est-sud-est d'Arbroath et qui est surmonté d'un phare, l'exploitation des pêcheries avoisinantes par des pêcheurs étrangers a donné lieu à des réclamations. Ce rocher est, lui aussi, entièrement immergé à marée haute ; aux marées basses du printemps, il émerge de quatre pieds et le sommet du rocher est à peine visible à la marée basse des mortes-eaux [52]. On ignore si le Gouvernement britannique a soutenu que les eaux contiguës à ce récif soient des eaux territoriales, mais il est également probable que les considérations qui s'appliquent aux rochers Eddystone sont également valables à l'égard de Bell Rock.

« Les Seven Stones Rocks, auxquels est amarré un bateau-phare, constituent un récif s'étendant sur une longueur d'environ 1 mille au large des îles Scilly, à une distance approximative de 7 milles de Land's End. Aucune partie des rochers n'émerge à la marée basse des mortes-eaux. Il n'est pas soutenu que ces rochers soient situés dans les eaux territoriales britanniques [53]. Ce refus d'affirmer sa juridiction sur eux est cité par Westlake [54] comme un exemple d'attitude « plus modérée » que celle qui fut adoptée par l'Espagne au début du XIXe siècle, lorsqu'elle a revendiqué les îles Falkland en alléguant qu'elles dépendaient du continent. »

66. Le rapporteur spécial rappelle que, dans le projet d'articles relatifs au plateau continental adopté par la Commission du droit international en 1951, la Commission était d'avis que les installations érigées pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses sources naturelles n'auraient pas le statut d'îles pour ce qui est de la délimitation de la mer territoriale, mais que des zones de sécurité, dans lesquelles peuvent être prises les mesures nécessaires à la protection de ces installations, pourraient être établies autour de celles-ci jusqu'à une distance raisonnable [55]. On pourrait adopter le même point de vue vis-à-vis des phares érigés sur des rochers, au cas où ces derniers émergent seulement à marée basse.

Article 10
(Provisoirement réservé)

Groupes d'îles

En ce qui concerne un groupe d'îles (archipel) et les îles situées le long de la côte, la ligne des 10 milles est adoptée comme ligne de base.

Commentaire

67. Tout en formulant une observation dans le sens de la première phrase de l'article proposé, la Sous-Commission II de la Conférence de 1930 a été d'avis qu'à défaut de précisions techniques on devrait abandonner l'idée de formuler un texte à ce sujet [56].

68. La Cour, dans son arrêt du 18 décembre 1951 concernant l'affaire des pêcheries, a fait à cet égard les observations suivantes :

« La Cour aborde maintenant le problème de la longueur des lignes de base tirées à travers les eaux situées entre les diverses formations du *skjaergaard*. Ici, le Gouvernement du Royaume-Uni, s'appuyant sur l'analogie avec la prétendue règle générale des 10 milles relative aux baies, soutient encore que la longueur des lignes droites ne peut excéder 10 milles.

« A cet égard, la pratique des États 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 10 ou 12 milles marins) ne sont pas sorties du stade des propositions [57]. »

69. Le rapporteur spécial a inséré l'article 10 non pas comme expression du droit en vigueur, mais comme base de discussion dans le cas où la Commission vou-

[49] *The International Law of the Sea*, 2e éd. (Londres, Longmans, Green and Co., 1951), p. 81-82.
[50] Westlake, *International Law*, vol. I (Cambridge, University Press, 1910), p. 190.
[51] Fulton, *The Sovereignty of the Sea* (Edinburgh, William Blackwood and Sons, 1911), p. 642.
[52] *Ibid.*
[53] *Ibid.*, p. 642-643.
[54] *Op. cit.*, p. 119.
[55] Projets d'articles relatifs au plateau continental et aux sujets voisins. Partie I, art. 6. Voir document A/1858, p. 24, ou document A/CN. 4/49, p. 2.
[56] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 133 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 13.
[57] *C.I.J., Recueil 1951*, p. 131.

drait étudier un texte envisageant le développement progressif du droit international à ce sujet.

70. A toutes fins utiles, le rapporteur spécial fait observer que le système préconisé n'est pas jusqu'à présent généralement suivi. Le décret du Gouvernement de l'Arabie Saoudite en date du 28 mai 1949 stipule dans l'article 4 :

" *The inland waters of the Kingdom include:*

" *the waters between the mainland and a Saudi Arabian island not more than twelve nautical miles from the mainland ; and the waters between Saudi Arabian islands not farther apart than twelve nautical miles.* "

Article 11

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 2 milles, enclavée dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale.

Commentaire

71. Le texte est identique à celui proposé en 1930. Ce texte était accompagné des observations suivantes :

« A l'intérieur des détroits auxquels se réfère cet article, les zones de mer baignant les côtes constituent des eaux territoriales, de même que devant toute autre partie de la côte. La zone de mer entre les deux rives ne pourra être considérée comme faisant partie des eaux intérieures, même si les deux bandes de mer territoriale se touchent et si les deux rives appartiennent au même État. Les règles concernant l'adoption de la ligne de démarcation entre les eaux intérieures et les eaux territoriales sont les mêmes que devant les autres parties de la côte.

« Lorsque la largeur dépasse, dans tout le détroit, la somme des largeurs des deux bandes de mer territoriale, il existe dans tout le détroit un chenal de haute mer. Si, au contraire, la largeur dans tout le détroit est inférieure à l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux du détroit seront des eaux territoriales. D'autres cas peuvent se présenter et se présentent en effet : la largeur du détroit est, à certains endroits, supérieure, à d'autres endroits, égale ou inférieure à l'étendue totale des deux bandes de mer territoriale. Dans ces cas, des portions de haute mer pourront se trouver enclavées dans les eaux territoriales. On a été d'avis qu'il n'y avait pas de motifs valables pour dénier à ces portions de mer enclavées — et qui peuvent avoir une assez grande superficie — le caractère de haute mer. Néanmoins, s'il ne s'agit que de portions d'une importance minime, on peut, pour des raisons pratiques, les assimiler aux eaux territoriales. Toutefois, ces exceptions seront limitées à celles de ces « enclaves » maritimes dont la largeur ne dépasse pas 2 milles marins.

« De même que dans les cas des baies dont plusieurs États sont riverains, on s'est abstenu de donner des règles concernant le tracé de la ligne de démarcation entre les eaux territoriales dans les détroits où il y a deux ou plusieurs États riverains, et où la largeur est inférieure à l'étendue des zones de mer territoriale.

« L'article se borne à donner des règles pour les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer. On a laissé de côté le régime des détroits qui ne donnent accès qu'à des eaux intérieures. Pour ces détroits, les règles concernant les baies et le cas échéant les îles restent applicables [58]. »

(Pour le droit de passage des navires de guerre dans les détroits, voir l'article 22.)

Article 12

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

1. 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.

2. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire, les règles applicables aux baies s'appliquent à cet estuaire.

Commentaire

72. Cet article a été présenté par la Sous-Commission II de la Conférence de 1930 sans commentaire [59]. C'est, en effet, ce critère qui est le plus généralement adopté. Il présente toutefois la difficulté que l'estuaire n'est pas susceptible d'une définition générale, suffisamment ferme ; pour établir si l'on se trouve en présence d'un estuaire, il faut prendre en considération, notamment, l'écartement et la nature des côtes, la nature des atterrissements, les courants, etc. [60].

Article 13
(Provisoirement réservé)

Délimitation de la mer territoriale de deux Etats

Chapitre III

Droit de passage

Article 14

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

---

[58] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 133-134 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 13-14.

[59] *Ibid.*, p. 134 et p. 14, respectivement.

[60] Gidel, *op. cit.*, vol. III, p. 613-614.

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.

Commentaire

73. Comme le dit Oppenheim [61], c'est la conviction commune que chaque État, en vertu du droit international coutumier, a le droit d'exiger qu'en temps de paix il sera permis à ses navires, autres que les navires de guerre, de passer d'une manière inoffensive par la mer territoriale d'un autre État. Un tel droit est la conséquence de la liberté de la haute mer. Le droit de passage inoffensif paraît être reconnu par la plupart des auteurs [62].

74. L'article est adapté à celui qui figurait dans le rapport de la deuxième commission de 1930. Il était accompagné des observations suivantes :

« Pour qu'il puisse être question d'un passage qui n'est pas inoffensif, il faut qu'il s'agisse d'une utilisation de la mer territoriale aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public, ou aux intérêts fiscaux de l'État. Il importe peu que l'intention d'accomplir cet acte ait déjà existé ou non au moment où le navire est entré dans la mer territoriale. Le passage cesse d'être inoffensif s'il est fait abus du droit accordé par le droit international et défini dans le présent article ; en pareil cas, l'État riverain reprend sa liberté d'action. L'expression « intérêts fiscaux » doit être interprétée dans un sens large, comprenant tous les intérêts douaniers. Les interdictions d'importation, d'exportation et de transit, même quand elles n'ont pas été édictées à des fins fiscales, mais par exemple à des fins sanitaires, sont couvertes par les termes employés au second alinéa.

« D'autre part, il faut relever que, dans le cas où un État aurait contracté des obligations internationales comportant la liberté du transit sur son territoire, soit d'une manière générale, soit au bénéfice de certains États, les obligations qu'il aurait ainsi assumées s'appliquent également à la traversée de la mer territoriale. De même, en ce qui concerne l'accès aux ports ou aux voies navigables, les facilités que l'État aurait accordées en vertu d'obligations internationales concernant le libre accès aux ports, ou la navigation sur ces voies d'eau, ne sauraient être mises en échec par des mesures prises dans les parties de la mer territoriale qui constituent raisonnablement des voies d'accès auxdits ports ou aux voies navigables [63]. »

Section A. — Navires autres que les navires de guerre

Article 15

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.

Commentaire

75. Le premier alinéa de l'article a été emprunté à celui de l'article 4 du rapport de 1930. Les observations étaient libellées comme suit :

« L'expression « navires autres que les bâtiments des marines de guerre » comprend, non seulement les navires de commerce, mais encore les bâtiments tels que les yachts, les poseurs de câble, etc., qui ne sont pas des bâtiments appartenant aux forces navales d'un État au moment du passage [64]. »

76. L'article 4 de 1930 contenait un deuxième alinéa conçu dans les termes suivants : « Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface [65]. » Puisque contrairement à ce qu'on prévoyait en 1930, les navires sous-marins commerciaux n'ont pas acquis d'importance pratique, il semble superflu d'insérer une stipulation en cette matière.

77. Le droit de passage inoffensif, reconnu aux navires étrangers, entraîne pour l'État riverain le devoir de ne pas permettre l'usage de ces eaux de manière à nuire aux intérêts des autres États. C'est ce qu'a déclaré la Cour internationale de Justice, le 9 avril 1949, dans l'affaire du détroit de Corfou : « Les obligations qui incombaient 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... Ces obligations sont fondées... sur certains principes généraux et bien reconnus tels que des considérations élémentaires d'humanité..., le principe de la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout État, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres États [66]. »

78. Le rapporteur spécial est d'avis que cette idée pourrait être exprimée dans le texte de l'article. A cette fin il a proposé d'ajouter le second alinéa.

---

[61] *International Law*, 7e éd. (Londres, Longmans, Green and Co., 1948), vol. I, par. 188.

[62] Voir, pour une argumentation contraire, Quadri, *Le navi private nel diritto internazionale* (Milan, A. Giuffre, 1939), p. 53-61.

[63] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 127 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 7.

[64] *Ibid.*

[65] *Ibid.*

[66] *C.I.J., Recueil 1949*, p. 22.

Article 16

Mesures à prendre par l'Etat riverain

Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'Etat 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.

Commentaire

79. Le même article a déjà paru comme article 5 dans le rapport de 1930. Les observations étaient libellées comme suit :

« L'article attribue à l'État riverain le droit de vérifier, le cas échéant, le caractère inoffensif du passage et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité, son ordre public, de ses intérêts fiscaux. Toutefois, afin de ne pas entraver inutilement la navigation, l'État riverain sera tenu de faire usage de ce droit avec beaucoup de circonspection. Quant aux navires dont l'intention de toucher un port a été constatée, la compétence de l'État est plus grande et comporte notamment le droit de vérification des conditions d'admission [67]. »

Article 17

Devoirs des navires étrangers dans le passage

1. Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictées, 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.

Commentaire

80. L'article est identique à l'article 6 de 1930. Il était accompagné des observations suivantes :

« Le droit international a, depuis longtemps, reconnu à l'État riverain le droit d'édicter, dans l'intérêt général de la navigation, les règlements spéciaux qui s'appliqueront aux navires exerçant le droit de passage dans la mer territoriale. Les principaux pouvoirs que le droit international a jusqu'à présent reconnu appartenir à cet effet à l'État riverain sont définis dans l'article.

« On n'a pas jugé opportun d'insérer une stipulation d'après laquelle le droit de passage inoffensif s'étend aux personnes et aux marchandises se trouvant à bord. Il va de soi qu'on n'a point eu l'intention de limiter le droit de passage aux seuls navires, et qu'on a voulu comprendre aussi les personnes et les biens qui se trouvent à bord. Une pareille stipulation, cependant, aurait été, d'autre part, incomplète, parce qu'elle ne fait pas mention, par exemple, de la correspondance postale et des bagages des voyageurs ; elle va, d'autre part, trop loin, parce qu'elle semble exclure tout droit de l'État riverain de procéder à l'arrestation d'une personne ou à la saisie de marchandises se trouvant à bord.

L'expression « édictés » doit être comprise dans le sens que les lois et règlements devront être dûment publiés. Il va de soi que les navires qui enfreignent les lois ou règlements régulièrement édictés sont justiciables de la juridiction de l'État riverain.

« Le dernier alinéa a une portée plus générale ; il ne se réfère pas seulement aux lois et règlements qui pourraient être édictés, mais à toutes mesures prises par l'État riverain aux fins de cet article [68]. »

Article 18

Taxes à percevoir sur les navires étrangers

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. Ces taxes seront perçues sans discrimination.

Commentaire

81. L'article reproduit l'article 7 de 1930 ; ledit article était accompagné des observations suivantes :

« Le but de cet article est d'exclure des taxes qui correspondent à des services généraux rendus à la navigation (droit de phare, de balisage, etc.), et de n'admettre que la rémunération d'un service spécialement rendu au navire (taxe de pilotage, de remorquage, etc.). Ces taxes devront être appliquées dans des conditions d'égalité.

« La stipulation du premier alinéa comprendra le cas de séjour forcé dans la mer territoriale, dans les conditions prévues à l'article 3, dernier alinéa [69]. »

Article 19

Arrestation à bord d'un navire étranger

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'instruc-

[67] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 127 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 7.

[68] *Ibid.*, p. 127-128 et p. 7-8, respectivement.

[69] *Ibid.*, p. 128 et p. 8, respectivement. L'article 3 mentionné dans le passage cité, correspond à l'article 14 de notre texte.

tion 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 ;

b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale ;

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

Commentaire

82. L'article a déjà paru dans le rapport de 1930 (art. 8). Le rapport contenait à ce sujet les observations suivantes :

« Dans le cas d'un délit commis à bord d'un navire étranger dans la mer territoriale, il peut surgir un conflit de compétence entre l'État riverain et l'État du pavillon. Si l'État riverain veut procéder à l'arrêt du navire en vue de déférer le coupable à ses tribunaux, un autre conflit d'intérêts peut surgir : d'une part, l'intérêt de la navigation, qui doit être entravée le moins possible, d'autre part, celui de l'État riverain, qui veut appliquer sa loi pénale sur toute l'étendue de son territoire. L'article proposé n'envisage pas de donner une solution pour le premier de ces conflits ; il ne s'occupe que du dernier. La question de la compétence judiciaire de chacun des deux États reste donc entière ; seulement la faculté de l'État riverain de procéder à l'arrestation de personnes ou à des actes d'instruction (par exemple une perquisition) *pendant le passage* sera limitée aux cas énumérés dans l'article. Cela n'empêche pas qu'aussi pour des cas non prévus dans l'article une poursuite judiciaire puisse être instituée par l'État riverain contre l'inculpé, si plus tard celui-ci met pied à terre. On a pris en considération d'insérer, *sub* b, après le mot « infraction » les termes « de l'avis de l'autorité locale compétente ». Toutefois, on a cru ne pas devoir adopter cette proposition. En effet, l'usage de cette expression donnerait à l'autorité locale une compétence exclusive qui ne lui revient pas. Dans un conflit éventuel entre l'État côtier et l'État du pavillon, il devrait y avoir un critère objectif.

« L'État riverain ne pourrait arrêter un navire étranger, passant à travers la mer territoriale sans toucher les eaux intérieures, du seul fait qu'il se trouve à bord une personne recherchée par la justice de l'État riverain à cause d'un fait punissable, commis hors du navire. A plus forte raison une demande d'extradition, adressée à l'État riverain, à cause d'un délit commis à l'étranger, ne peut être considérée comme un motif valable pour interrompre le cours du navire.

« S'il s'agit d'un navire qui stationne dans la mer territoriale, il incombe à la législation de l'État riverain de régler sa compétence en cette matière. Cette compétence est plus étendue qu'à l'égard des navires qui ne font que traverser la mer territoriale le long des côtes. Cela s'applique également en ce qui concerne les navires qui ont touché un port, ou qui ont quitté une voie navigable ; le fait qu'un navire a mouillé dans un port et qu'il a eu des rapports avec le territoire, a pris des passagers, etc., augmente les pouvoirs de l'État en cette matière. L'État riverain devra cependant toujours s'efforcer d'entraver la navigation le moins possible. Les inconvénients causés à la navigation par l'interruption du voyage d'un grand paquebot prenant le large à cause de l'arrestation d'une personne qui aurait commis à terre une infraction de peu d'importance, ne sauraient être considérés comme d'une importance moindre que l'intérêt de l'État de s'emparer du coupable. De même, la justice de l'État riverain devrait dans la mesure du possible s'abstenir de procéder à des arrestations de personnes appartenant à l'état-major ou à l'équipage, dont l'absence rendrait impossible la continuation du voyage [70]. »

83. Ces observations font ressortir que l'article proposé n'envisage pas de donner une solution pour les conflits de compétence entre l'État riverain et l'État du pavillon en matière de droit pénal. Le rapporteur spécial est d'avis que, dans le stade actuel des travaux de la Commission du droit international, cette question devra être réservée.

84. D'après Gidel [71], le navire étranger, en simple passage latéral dans la mer territoriale, qui aurait à bord un individu inculpé d'un acte délictueux tombant sous la compétence des juridictions de l'État riverain, doit pouvoir être l'objet de mesures tendant à son arrestation. Comme atténuation à cette solution rigoureuse, qui serait de nature à augmenter considérablement le nombre des cas où un navire est arrêté, il faudrait, selon Gidel, ajouter que l'État riverain qui exercerait mal à propos ou abusivement ce droit, engagerait sa responsabilité dans les termes du droit commun. De l'avis du rapporteur spécial, il serait préférable de restreindre les cas d'arrestation à ceux prévus par l'article dans le texte proposé. A juste titre le texte n'admet pas non plus l'arrêt du navire afin de s'emparer d'une personne se trouvant à son bord et dont l'extradition a été demandée à l'État riverain.

Article 20

Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile

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

[70] *Ibid.*, p. 128-129 et p. 8-9, respectivement.
[71] *Op. cit.*, vol. III, p. 261.

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 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.

Commentaire

85. Le texte de l'article est le même que celui de l'article 9 de 1930. Les observations jointes à cet article étaient libellées comme suit :

« On a suivi une règle analogue à celle qui est adoptée en ce qui concerne l'exercice de la juridiction pénale. Si le navire ne fait que traverser la mer territoriale sans toucher les eaux intérieures, on ne peut aucunement l'arrêter aux fins d'exercer la juridiction civile contre une personne qui se trouve à bord, et le navire lui-même ne peut être arrêté ou saisi qu'à la suite de circonstances qui se sont produites dans les eaux de l'État riverain pendant le voyage en cours, par exemple un abordage, un sauvetage, etc., ou en raison d'obligations assumées en vue de la navigation [72]. »

86. Le rapporteur spécial fait observer que cet article n'envisage pas de donner une solution générale pour les conflits de compétence entre l'État riverain et l'État de pavillon en ce qui concerne le droit privé. Les questions de cet ordre devront être résolues à l'aide des principes généraux du droit international privé et ne sauraient être traitées par la Commission dans la phase actuelle des travaux. Aussi les questions de compétence en ce qui concerne la responsabilité civile à cause d'abordages dans la mer territoriale ne sont-elles pas traitées par cet article. L'article a seulement pour but de prohiber, sauf dans certains cas bien déterminés, l'arrêt d'un navire étranger lors du passage dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile.

87. La Commission des réclamations instituée entre les États-Unis et le Panama, composée du baron van Heeckeren, président, Elihu Root et Ricardo Alfaro, a rendu, le 29 juin 1933, une décision [73] suivant laquelle — contrairement à la règle proposée dans le texte — un navire pourrait être arrêté à cause d'un abordage ayant eu lieu lors d'un voyage antérieur. La législation britannique admet également une pareille arrestation ; un *Act* de 1854 est libellé comme suit :

« Lorsqu'un dommage aura, en un point quelconque du monde, été causé à un bien appartenant à S.M. ou à un sujet de S.M. par un navire étranger, et si ce navire vient par la suite à être trouvé dans un port ou rade du Royaume-Uni *ou dans les trois milles de ses côtes*, le juge britannique compétent peut maintenir le navire en état de détention pendant la durée du procès [74]. »

88. La décision de la Commission des réclamations (donnée avec la voix dissidente de M. Alfaro) a été combattue notamment par M. Borchard [75]. Le rapporteur spécial, se ralliant à l'opinion de M. Alfaro, de M. Borchard et de M. Gidel [76], voudrait maintenir le texte de l'article tel qu'il a été adopté en 1930.

Article 21

Navires affectés à un service gouvernemental et non commercial

Les règles prévues par les articles 19 et 20 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.

Commentaire

89. L'article est identique à celui, inséré dans le rapport de 1930 sous le nº 10. Les observations jointes à cet article étaient libellées comme suit :

« La question s'est posée de savoir si, à l'égard des navires appartenant à un État 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'État 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 affectées à un service gouvernemental et non commercial. Les navires d'État exploités à des fins commerciales tomberont donc sous le coup des articles 8 et 9 [77]. »

Section B. — Navires de guerre

Article 22

Passage

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 préalables.

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

---

[72] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V) p. 129 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 9.

[73] Texte dans *American Journal of International Law*, 1934, p. 596.

[74] Gidel, *op. cit.*, vol. III, p. 267.

[75] *American Journal of International Law*, 1935, p. 103.

[76] *Op. cit.*, vol. III, p. 269-270.

[77] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 129 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 9. Les articles 8 et 9 mentionnés dans le passage cité correspondent aux articles 19 et 20 de notre texte.

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.

Commentaire

90. L'article 12 du rapport de 1930 contenait seulement les trois premiers alinéas de l'article proposé. Les observations se référant à ces trois alinéas étaient conçues comme suit :

« En statuant que l'État 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'État la faculté d'interdire, dans des cas exceptionnels, le passage des navires de guerre étrangers.

« L'État 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 [78]. »

91. La disposition qui figure maintenant comme le quatrième alinéa de l'article constituait le troisième alinéa des observations jointes à l'article de la Commission de 1930. Toutefois, le texte était légèrement différent, à savoir :

« 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. »

92. Le rapporteur spécial a modifié la rédaction de cette stipulation en tenant compte de l'arrêt de la Cour internationale de Justice, rendu dans l'affaire du détroit de Corfou, le 9 avril 1949. La Cour s'est exprimée à ce sujet comme suit :

« De l'avis de la Cour, il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les États, 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'État riverain, pourvu que le passage soit innocent. A moins qu'une convention internationale n'en dispose autrement, un État riverain ne possède pas le droit d'interdire un tel passage par les détroits en temps de paix [79]. »

L'arrêt de la Cour contient aussi le passage suivant :

« 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 Égée et l'Adriatique. Le détroit nord de Corfou n'en a pas moins été une route utile au trafic international [80]. »

Article 23

Inobservation des règles

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.

Commentaire

93. L'article est identique à l'article 13 de 1930. Il était accompagné des observations suivantes :

« On a jugé superflu d'insérer une stipulation indiquant que les bâtiments de guerre doivent dans la mer territoriale, respecter les lois et règlements locaux. Toutefois, on a jugé utile de faire ressortir que, par l'inobservation de ces règlements, le droit de libre passage prend fin et que, conséquemment, la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée [81]. »

[78] *Ibid.*, p. 130 et p. 10, respectivement.

[79] *C.I.J.*, *Recueil 1949*, p. 28.

[80] *Ibid.*, p. 28-29.

[81] Publications de la Société des Nations, *V. Questions juridiques, 1930. V. 14* (document C. 351. M. 145. 1930. V), p. 131 ; *V. Questions juridiques, 1930. V. 9* (document C. 230. M. 117. 1930. V), p. 10.

DOCUMENT A/CN.4/61/Add.1*

Additif au deuxième rapport de M. J. P. A. François, rapporteur spécial

[*Texte original en anglais et en français*]

[*18 mai 1953*]

TABLE DES MATIÈRES

Amendements et additions au deuxième rapport 76

Annexe. — Rapport du Comité d'experts 77

* Incorporant le document A/CN.4/61/Add. 1/Corr. 1

AMENDEMENTS ET ADDITIONS AU DEUXIÈME RAPPORT

Se rendant à une invitation du rapporteur spécial de la Commission du droit international pour le régime de la mer territoriale, un Comité d'experts a examiné certaines questions d'ordre technique soulevées pendant les discussions de la Commission sur le régime de la mer territoriale.

Le rapport dudit Comité d'experts se trouve dans l'annexe à cet addenda.

Tenant compte du rapport du Comité, le rapporteur spécial propose les amendements et additions suivants à son deuxième rapport sur le régime de la mer territoriale (A/CN. 4/61).

Article 4. — Largeur

Dans le premier paragraphe, il faut ajouter les phrases suivantes après la première phrase :

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 (T étant la largeur de la mer territoriale). Cette ligne est formée par une série continuelle d'arcs de cercle qui s'entrecoupent, 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.

L'article 5 doit être divisé en deux articles, 5 et 5*a*.

Article 5

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 (longeant la côte), ainsi qu'elle se trouve indiquée sur les cartes à grande échelle en service, reconnues officiellement par l'État 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.

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.

Article 5a

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 ligne 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 10 milles. Ces « lignes de base » peuvent être tracées — lorsque le droit international le permet formellement — entre promontoires de la côte ou entre un promontoire et une île, pourvu qu'elle soit située à moins de 5 milles de la côte, ou enfin entre des îles, pourvu que ces promontoires et/ou ces îles ne soient pas séparés entre eux par une distance de plus de 10 milles. Les « lignes de base » ne doivent pas être tirées vers des fonds affleurants 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'État côtier sera tenu de publier le tracé adopté d'une manière suffisante.

Article 6. — Baies

L'article 6 doit être modifié comme suit :

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 10 milles en largeur (deux fois l'horizon visuel par un temps clair pour un observateur situé sur une passerelle à une hauteur de 5 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 5 milles — sauf *une* pouvant atteindre 10 milles.

6. Au cas où l'entrée d'une baie ne dépasserait pas 10 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 serait de plus de 10 milles il faudrait tracer la ligne de démarcation à l'intérieur de la baie là où elle n'excéderait pas 10 milles. Si

plusieurs lignes de 10 milles peuvent être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

Article 10. — Groupes d'îles

L'article 10 a été modifié comme suit :

1. On peut tracer des « lignes de base droites » entre plus de deux îles situées à une distance de moins de 5 milles les unes des autres. Dans ce cas, ces îles constituent un « groupe ». Les eaux renfermées par ces lignes de base doivent être considérées comme eaux intérieures.

2. Est reconnu comme cas spécial un « groupe » d'îles dans lequel ces lignes entre les îles n'ont pas plus de 5 milles de longueur, sauf une pouvant atteindre 10 milles de longueur au maximum. Ce cas pourrait être appelé une « baie fictive ».

3. Une baie fictive de ce genre peut encore être formée par un chapelet d'îles en conjonction avec une partie de la ligne côtière continentale, comme indiqué dans l'article 5, paragraphe 5.

Article 13

Délimitation de la mer territoriale de deux États

1. La frontière internationale entre deux États dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance de moins de 2 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 États en question. Toute île doit être prise en considération lors de l'établissement de cette ligne, à moins que les États adjacents n'en aient décidé autrement d'un commun accord. De même, les fonds affleurants à basse mer, situés à moins de T milles d'un seul État, devraient être pris en considération ; par contre, ceux situés à moins de T milles de l'un et l'autre État 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 des 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 États 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 États en cause, de commun accord, pour chaque cas séparé.

Annexe

Rapport du Comité d'experts sur certaines questions d'ordre technique concernant la mer territoriale

Se rendant à une invitation du professeur J. P. A. François, rapporteur spécial de la Commission du droit international pour le régime de la mer territoriale, les experts suivants se sont réunis à titre personnel dans le Palais de la Paix à La Haye du 14 au 16 avril 1953 pour examiner certaines questions d'ordre technique soulevées pendant les discussions de la Commission :

Professeur L. E. G. Asplund (Département de Cartographie, Stockholm) ;

M. S. Whittemore Boggs (*Special Adviser on Geography*, Department of State, 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. (Retd.) (Hydrographic Department, Admiralty, Londres) accompagné de M. R. C. Shawyer (*Administrative Officer*, Admiralty, Londres) ;

M. le vice-amiral A. S. Pinke (retraité) [Marine royale néerlandaise, La Haye].

Le Comité d'experts fut présidé par le rapporteur spécial, et le rapport fut rédigé par M. C. W. van Santen, conseiller juridique adjoint du Ministère royal néerlandais des affaires étrangères, secrétaire du Comité.

Un questionnaire dressé par le rapporteur spécial fut soumis aux experts. Les questions ainsi que les réponses des experts sont données dans les pages suivantes.

Il convient de remarquer que ces réponses ont été formulées en tenant compte du point de vue technique et en vue d'être interprétées facilement par les navigateurs.

I

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 ?

---

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'État 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.

2. La Commission n'a pas estimé qu'il y avait lieu de craindre que l'omission des dispositions arrêtées par la Conférence de 1930, concernant les indications spéciales en cette matière, ne soit de nature à inciter les gouvernements à déplacer les laisses de basse mer sur leurs cartes de façon exagérée.

3. Toutefois, le Comité a ajouté la restriction qu'on ne devrait pas tenir compte des rochers ou fonds affleurants au niveau de réduction des sondes, choisi pour la carte *(rocks awash)*.

4. 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.

5. 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.

II

Si l'on accepte le système de la laisse de basse mer comme règle générale pour tracer la limite extérieure de la mer territoriale, tandis que dans les baies une ligne

droite à travers la baie doit circonscrire « les eaux intérieures », quelles sont les observations d'ordre technique sur les questions suivantes :

A. La distinction entre une baie et toute autre échancrure ?

B. L'établissement d'un rapport entre la longueur maximum (B milles) de la ligne droite susmentionnée et l'étendue de la mer territoriale ?

C. Les points entre lesquels ladite ligne droite devrait être tirée ?

D. La direction à donner à cette ligne, ou les points entre lesquels cette ligne doit être tirée, au cas où plusieurs lignes de B milles peuvent être tracées ?

---

ad. A.

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 B — 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.

ad. B.

1. La ligne délimitant l'entrée d'une baie (au sens juridique) ne devrait pas dépasser 10 milles en largeur (deux fois l'horizon visuel par un temps clair pour un observateur situé sur une passerelle à une hauteur de 5 mètres). Dans les cas de grand marnage, la laisse de basse mer sera considérée comme ligne côtière pour calculer la ligne d'entrée.

2. 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 5 milles — sauf *une* pouvant atteindre 10 milles.

ad. C.

1. Au cas où l'entrée d'une baie ne dépasserait pas 10 milles, la ligne *inter fauces terrarum* devrait constituer la ligne de démarcation entre les eaux intérieures et la mer territoriale.

2. Au cas où l'entrée de la baie serait de plus de 10 milles, il faudrait tracer la ligne de démarcation à l'intérieur de la baie, là où elle n'excéderait pas 10 milles. Si plusieurs lignes de 10 milles peuvent être tracées, on devrait choisir la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

ad. D.

Devenue superflue à cause de la réponse à la question C.

III

Si la laisse de basse mer peut être remplacée par des lignes de base droites, système reconnu par la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries anglo-norvégienne, quelles seront les questions d'ordre technique qui pourront surgir concernant :

A. Le choix des points entre lesquels ces lignes doivent être tirées ?

B. La longueur de ces lignes ?

C. Les îles, les rochers, les sèches se trouvant à moins de T milles devant la côte ? (T indique l'étendue de la mer territoriale).

---

1. Le Comité était d'avis que la longueur maximum admissible pour une « ligne de base droite » (au sens technique "*straight base-line*") devrait être fixée d'abord. Le Comité s'est prononcé en faveur d'une longueur maximum de 10 milles (voir explication par. II, B).

2. Ces « lignes de base » pourraient être tracées — si le droit international le permet formellement — entre promontoires de la côte ou entre un promontoire et une île, pourvu qu'elle soit située à moins de 5 milles de la côte, ou enfin entre des îles, pourvu que ces promontoires et/ou ces îles ne soient pas séparés entre eux par une distance de plus de 10 milles.

3. Le Comité a estimé que l'on pourrait tracer des « lignes de base droites » entre plus de deux îles situées à une distance de moins de 5 milles les unes des autres. Dans ce cas, ces îles constitueraient un « groupe ». Les eaux renfermées par ces lignes de base devraient être considérées comme eaux intérieures.

4. Le Comité a reconnu comme cas spécial un « groupe » d'îles dans lequel ces lignes entre les îles n'ont pas plus de 5 milles de longueur sauf une pouvant atteindre 10 milles de longueur au maximum. Ce cas pourrait être appelé une « baie fictive ».

5. Une baie fictive de ce genre peut encore être formée par un chapelet d'îles en conjonction avec une partie de la ligne côtière continentale, comme indiqué au paragraphe II, B.

6. Le Comité était d'accord que les soi-disant « lignes de base droites » ne devraient pas être tracées vers des fonds affleurants à basse mer ni à partir de ceux-ci. Le rôle de ces fonds affleurants à basse mer dans le tracé de la limite de la mer territoriale a été développé au paragraphe I, alinéa 3.

IV

Si, comme règle générale, le tracé des lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte, quelle sera l'exécution technique de ce système ?

---

1. Le Comité était d'accord que dans plusieurs cas, pour une côte quelconque, il sera impossible d'établir une « direction générale de la côte », et il a pris acte que tout effort en ce sens entraîne des questions comme celle de l'échelle de la carte à employer dans ce but et la décision quelque peu arbitraire sur l'étendue de la côte à utiliser dans la recherche de la « direction générale ».

2. Tenant compte de cette réserve, le Comité a répondu à la question IV en fixant la longueur maximum de toute « ligne de base droite », à 10 milles.

3. 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 5 milles de la côte.

4. Le Comité a estimé du point de vue technique qu'en principe le recours aux « lignes de base droite » devrait être évité, excepté comme prévu au paragraphe II pour la limite d'une baie. Ces lignes, en effet, étendent de

manière injustifiée la superficie des eaux intérieures, et reportent par trop vers le large la limite extérieure de la mer territoriale.

5. Dans les cas où les « lignes de base droites » sont permises, l'État côtier sera tenu de publier le tracé adopté d'une manière suffisante.

6. Le Comité est opposé à l'établissement de toute liaison entre la longueur des « lignes de base droites » et l'étendue de la mer territoriale.

V

Comment faut-il fixer la limite extérieure de la mer territoriale, lorsque celle-ci aurait une largeur de T milles ?

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 continuelle d'arcs de cercle qui s'entrecoupent, 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. (Cette méthode a déjà été utilisée avant 1930, mais les définitions données parfois comme « enveloppe des arcs de cercle », paraissent être fréquemment mal comprises.)

VI

Comment faut-il déterminer la frontière internationale entre deux pays dont les côtes se trouvent vis-à-vis l'une de l'autre à une distance de moins de 2 T milles ?

La frontière entre deux États dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance de moins de 2 T milles devrait être comme règle générale la ligne médiane dont chaque point est équidistant des deux côtes. Toute île doit être prise en considération lors de l'établissement de cette ligne, à moins que les États adjacents n'en aient décidé autrement d'un commun accord. De même, les fonds affleurants à basse mer, situés à moins de T milles d'un seul État, devraient être pris en considération ; par contre, les fonds de ce genre qui ne sont pas soumis à une souveraineté déterminée et qui se trouvent à moins de T milles de l'un et l'autre État 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 des 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.

VII

Comment faut-il déterminer la délimitation des mers territoriales de deux États adjacents ? Est-ce que cela peut se faire par :

A. Le prolongement de la frontière de terre ?

B. Une ligne perpendiculaire à la côte à l'endroit où la frontière entre les deux territoires atteint la mer ?

C. Le tracé d'une ligne perpendiculaire partant du point mentionné sous B suivant la direction générale de la ligne de côte ?

D. Une ligne médiane ? Si oui, comment faut-il tracer cette ligne ?

Dans quelle mesure faut-il tenir compte de la présence des îles, des sèches, ainsi que des chenaux navigables ?

---

1. Après une discussion approfondie le Comité a déclaré que la frontière (latérale) entre les mers territoriales respectives de deux États adjacents, là où elle n'a pas déjà été fixée d'une autre manière, devrait être tracée selon le principe d'équidistance de la côte de part et d'autre de l'aboutissement de la frontière.

2. Dans certains cas, cette méthods ne permettra pas d'aboutir à une solution équitable, laquelle devra alors être recherchée dans des négociations.

Observation sur VI et VII

Le Comité s'est efforcé de trouver des formules pour tracer les frontières internationales dans les mers territoriales qui pourraient en même temps servir pour délimiter les frontières respectives de « plateau continental » concernant les États devant les côtes desquelles s'étend ce plateau.

Observation générale

Le Comité tient à souligner que le tracé des limites extérieures de toute « zone contiguë » devra se baser sur la même ligne que celui des limites de la mer territoriale.

DOCUMENT A/CN.4/71 AND ADD.1-2

Information and observations submitted by Governments regarding the question of the delimitation of the territorial sea of two adjacent States

[*Original : English-French-Spanish*]
[*12 May 1953*]

TABLE OF CONTENTS

	Page
NOTE BY THE SECRETARY-GENERAL	80
COMMUNICATIONS FROM GOVERNMENTS	80
1. Belgium	80
2. Burma	82