

Document:-
A/CN.4/99 and Add.1-9

Observations des gouvernements sur le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale, adoptés par la Commission du droit international à sa septième session en 1955

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

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

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

Document:-
A/CN.4/99 and Add.1-9

Observations des gouvernements sur le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale, adoptés par la CDI à sa septième session en 1955

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

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

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

craint que le délai de trois mois soit facilement étendu à trois années. C'est surtout dangereux pour le maintien en vigueur des mesures en attendant la décision de la Commission.

65. Le Rapporteur ne partage pas ces appréhensions. Une commission dans laquelle les deux parties ont assez de confiance pour décider le fond du différend doit également pouvoir prolonger les délais prescrits, si cela lui semble dans l'intérêt d'une bonne marche des travaux.

États-Unis (A/CN.4/99/Add.1)

66. En ce qui concerne la désignation d'une commission arbitrale dans les cas où les parties ne sont pas convenues d'un mode de règlement, le Gouvernement des États-Unis propose les modifications suivantes: a) la Commission devrait être composée dans une proportion quelconque, dépendant de la nature du différend, de sept membres dûment qualifiés, spécialistes des questions juridiques, administratives ou scientifiques relatives à la pêche; b) trois de ses membres devraient venir de pays qui ne sont pas parties au différend et pourraient être désignés à la requête de l'un quelconque des États parties au différend, soit par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, soit de la manière suivante: un membre qui exercera les fonctions de président, par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, un membre par le Président de la Cour internationale de Justice et un membre par le Directeur général de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture; c) si le différend n'intéresse que deux États, chacun désignera deux membres de la commission arbitrale. S'il y a plus d'un État demandeur ou défendeur, chacune des parties, quel que soit le nombre des demandeurs ou des défendeurs, désignera au total deux membres de la commission arbitrale. Si l'une ou l'autre des parties ne désigne pas ses arbitres dans un délai de trois mois à compter de la date de la requête initiale en règlement, les nominations seront faites par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

67. Avec le texte proposé, il pourrait arriver, par exemple, dans le cas prévu à l'article 26, que le différend soit le résultat d'une divergence de vues entre trois États ou davantage, et que les parties au différend ne puissent donc plus être nettement divisées en deux groupes. Ce fait ne doit pas empêcher d'engager une

procédure arbitrale. De l'avis du Gouvernement des États-Unis, il est indispensable que tout État puisse mettre en cause l'un quelconque des États avec lesquels il est en contestation ou plusieurs d'entre eux, successivement, le cas échéant.

68. Le Rapporteur n'est pas en faveur des modifications proposées. La Commission s'est efforcée de composer la commission d'arbitrage d'une manière qui tiendrait compte de la diversité des intérêts disputés devant la commission. Souvent il ne s'agit pas de deux points de vue nettement opposés, entre lesquels la commission d'arbitrage doit choisir, mais d'une diversité de problèmes. C'est pourquoi, la commission a prévu une composition où les différents intérêts pourraient être représentés d'une manière aussi large que possible. Il semble que la proposition américaine réduise cette possibilité [voir l'article 30 de la proposition de M. Edmonds (A/CN.4/SR.338, par. 3) qui ne semble pas tout à fait conforme à la proposition du Gouvernement des États-Unis, mais qui paraît au Rapporteur également inacceptable].

Inde (A/CN.4/99)

69. Le Gouvernement de l'Inde réserve son opinion au sujet des articles 31, 32 et 33.

Conclusion

70. Le Rapporteur est en faveur du maintien de l'article, sauf les modifications de rédaction.

Article 32

71. Pas d'observations.

[Dans le projet de M. Edmonds (A/CN.4/SR.338, par. 3), l'article 32 a été supprimé. En effet, on pourrait considérer le premier paragraphe superflu en raison des directives contenues dans les articles 25, 26, 27, 29 et 30 du projet de M. Edmonds. Le second paragraphe de l'article 32 constitue le second paragraphe de l'article 33 du projet de M. Edmonds.]

Article 33

72. Pas d'observations.

[Cet article constitue le dernier paragraphe de l'article 33 du projet de M. Edmonds (A/CN.4/SR.338, par. 3).]

DOCUMENT A/CN.4/99 ET Add.1 à 9

Observations des gouvernements sur le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale adoptés par la Commission du droit international à sa septième session en 1955¹

1. — Autriche

Document A/CN.4/99/Add. 1

LETTRE EN DATE DU 14 MARS 1956 ÉMANANT DE LA MISSION AUTRICHIENNE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[*Texte original en anglais*]

Me référant à votre lettre en date du 31 janvier 1956 (LEG.292/9/01) concernant, d'une part, le chapitre II

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9 (A/2934), chap. II et III. Les Gouvernements de l'Italie et du Royaume-Uni ont transmis des observations

du dernier rapport de la Commission du droit international et le « Projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer », et d'autre part, le Chapitre III « Projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale », d'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les deux projets d'articles susmentionnés ne soulèvent aucune objection de la part de l'Autriche.

aussi sur les projets d'articles relatifs au plateau continental et à la zone contiguë, adoptés par la Commission du droit international à sa cinquième session, et reproduits dans Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9 (A/2456), chap. III.

2. — Belgique

Document A/CN.4/99

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR NOTE VERBALE, EN DATE DU 9 JANVIER 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE LA BELGIQUE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en français]

A. — RÉGIME DE LA HAUTE MER

Article 2. — Liberté de la haute mer

1. A plusieurs reprises des discussions ont surgi dans le sein de la Commission sur le point de savoir quelle est la portée exacte du terme « juridiction ». Le rapport actuel déclare qu'il est employé à l'article 2 dans un sens large ne comprenant pas seulement la fonction judiciaire, mais toute forme de souveraineté ou d'autorité.

On peut se demander s'il ne serait pas opportun de définir la portée de ce terme dans l'article 2 même, d'autant plus que dans le chapitre III à l'article 1^{er} on parle de la « souveraineté » de l'État sur la mer territoriale.

Dans ces conditions, on pourrait lire le début de l'article 2 comme suit :

« La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut la soumettre à sa juridiction, souveraineté ou autorité quelconque. La liberté... ».

Article 5. — Droit de pavillon

2. Cet article impose certaines conditions aux fins de reconnaissance du caractère national d'un navire.

L'une de celles-ci est que le navire « appartienne » à l'État. Doit-on comprendre ce terme dans son sens strict de « appartenir en propriété » ou peut-on dire qu'un navire loué par un État (par exemple pour une mission spéciale) « appartient » également à cet État? Si telle n'est pas l'interprétation, il semble que le texte devrait être précisé.

Il y a lieu de se référer à cet égard à l'article 8 où l'on donne l'immunité aux navires « appartenant à l'État ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental ».

L'article 5.1 pourrait être rédigé comme suit :

« Soit être un navire appartenant à l'État ou exploité par lui. »

3. En ce qui concerne la condition dans le cas de propriété privée, il semble qu'il serait difficile d'exiger en toutes circonstances la réalisation par une même personne de la double condition d'être « légalement domiciliée » et de « résider effectivement » sur le territoire de l'État. En effet, dans certains États il existe dans le droit civil une distinction entre « domicile » et « résidence » tandis qu'en d'autres pays elle est inexistante. De ce fait, il n'y aurait pas d'uniformité dans les conditions fondamentales.

En droit belge, la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer tient compte de la distinction et impose dès lors soit la résidence, soit le domicile (art. 3, c).

Dès lors l'article 5.2, a et b pourrait être rédigé comme suit :

« ...de personnes légalement domiciliées ou résidant effectivement... »

4. Il semble avoir été dans les intentions de la Commission du droit international d'exiger comme condition essentielle donnant droit au pavillon : la présence effective de la personne propriétaire du navire.

Tel est également le souci de la législation belge. La loi de 1903 exige cette présence en effet, non seulement pour les personnes physiques, mais aussi pour les sociétés : leur siège doit être établi en Belgique.

5. Le projet de la Commission relatif aux sociétés fait toutefois une distinction, puisque pour les sociétés en nom collectif ou en commandite elle n'exige pas que la société soit de droit national, ni qu'elle ait son siège dans le pays dont elle voudrait obtenir le pavillon pour ses navires : seules les personnes physiques responsables de la société doivent être domiciliées dans ce pays et y résider.

6. Dans le projet de loi déposé devant les Chambres en vue de la modification de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer (document Sénat n° 153, séance du 2 février 1954), la lettre de mer n'est plus considérée comme attributive de la nationalité, mais comme déclarative. Sa nationalité, le navire la tiendra de la qualité de ses propriétaires, telle que celle-ci résultera de l'immatriculation (voir projet de loi instituant l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux : document Sénat n° 155, séance du 2 février 1954).

Le régime instauré par ce dernier projet n'apporte pas de changements à celui prévu dans la loi de 1903 pour les personnes physiques. Pour les sociétés, une modification est prévue : sont belges les navires appartenant pour plus de la moitié : a) à des sociétés commerciales constituées conformément à la loi belge et ayant leur principal établissement en Belgique; b) à des sociétés commerciales étrangères constituées conformément à la loi étrangère qui ont leur principal établissement en Belgique ou y sont représentées par au moins un administrateur et deux directeurs de nationalité belge domiciliés en Belgique.

7. Il y aurait lieu semble-t-il de revoir les conditions de l'article 5 du projet de la Commission de droit international en ce sens que la distinction entre les sociétés visées aux lettres b et c soit celle de sociétés de personnes d'une part et sociétés à capital d'autre part.

8. A l'occasion de la discussion de la suggestion de M. Stravropoulos, conseiller juridique de l'ONU, d'étudier le problème de la mise sous pavillon de l'ONU (A/CN.4/SR.320/Sub.68 et s.) il a été déclaré que l'article 5 n'excluait pas de l'immatriculation les navires appartenant à des « personnes morales ».

L'article 5 se limite pourtant à soumettre à des conditions soit les personnes physiques, soit des personnes juridiques bien déterminées, à savoir des sociétés en nom collectif ou en commandite et des sociétés par actions. On peut se demander quelle est la situation d'une association d'utilité publique ou sans but lucratif qui dans un but humanitaire ou scientifique par exemple, voudrait mettre un navire sous un pavillon déterminé.

Article 8. — Immunité des navires d'États autres que bâtiments de guerre

9. Plusieurs possibilités peuvent se présenter :

1) Navires propriété de l'État, affectés à un service gouvernemental, commercial ou non commercial;

2) Navires de propriété privée, affectés à un service:

a) Gouvernemental non commercial,

b) Ou gouvernemental commercial.

10. Doit-on comprendre que l'article 8 s'applique à tous les cas ou qu'il exclut le cas 2, a? Le commentaire semble conclure à la première alternative où il est dit « qu'il n'existait pas de raisons suffisantes pour ne pas attribuer aux navires d'État, affectés à un service gouvernemental commercial, la même immunité ».

Toutefois, cette interprétation n'est possible que si l'on admet que l'article 5.1 doit être compris dans le sens suggéré au paragraphe 2 ci-dessus.

11. La Déclaration de La Haye du 3 juin 1955 concernant la Convention internationale pour régler la police en mer du Nord du 6 mai 1882 et signée par la Belgique, le Danemark, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et par la République fédérale d'Allemagne, a étendu encore la possibilité de l'exercice de la police de la pêche en mer du Nord par des navires autres que navires de guerre.

12. Par ailleurs, si l'on admet que les bateaux de pêche, appartenant à l'État ou exploités par lui, jouissent, comme les navires de guerre, d'une immunité complète de juridiction de la part d'États autres que l'État du pavillon, il y aura lieu de tenir compte de ce fait lors de l'élaboration du contrôle international sur l'application de la Convention « Overfishing ». Certains États pourraient en effet échapper à ce contrôle en exploitant eux-mêmes leurs bateaux de pêche.

Piraterie

Article 15. — Acte de piraterie

13. Cet article constituant une exception à l'article 14, il semble peu logique de dire que les « actes de piraterie » sont assimilés à des « actes commis par un navire privé ». La rédaction suivante serait plus adéquate:

« Sont assimilés à des actes de piraterie, les actes prévus à l'article 14 lorsqu'ils sont perpétrés par un navire de guerre ou un aéronef militaire dont l'équipage s'est mutiné. »

Article 16. — Bateau pirate

14. L'article définit comme bateau pirate celui qui est *destiné* à commettre des actes de piraterie.

Toutefois, l'article 18 — dans son commentaire — n'en permet la saisie que si des actes de piraterie auraient *réellement été commis*.

Par ailleurs, de la lecture de l'article 15, il faut conclure qu'un navire de guerre — qui, en principe, ne peut être considéré comme « *destiné* » à des actes de piraterie — pourrait néanmoins devenir un bateau pirate.

Pour le moins la définition devrait dire:

« Sont considérés comme bateaux ou aéronefs pirates les bâtiments ou aéronefs ayant commis ou qui sont destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes dont il est question à l'article 14, alinéa 1. »

Article 18. — Saisie du bateau pirate

15. Si l'on tient compte de la modification dont il est question au paragraphe 14 ci-dessus, l'article 18 refléterait exactement le commentaire de cet article. Dans le cas contraire le dispositif devrait dire que la saisie ne peut être effectuée que si des actes de piraterie ont été perpétrés. Dans cette rédaction il est d'ailleurs plus logique de parler à l'article 19 de saisie pour cause de *suspicion* de piraterie.

B. — RÉGIME DE LA HAUTE MER — PÊCHE

Article 29. — Mesures unilatérales d'un État

16. Cet article reste assez vague en ce qui concerne le terme « zone contiguë ».

La Conférence des techniciens de la pêche, qui s'est tenue à Rome, du 18 avril au 10 mai 1955, ne s'est pas prononcée sur l'étude de la zone contiguë.

D'autre part, des doutes sérieux surgissent au sujet des points a et b du paragraphe 2, aux termes desquels les mesures prises ne peuvent avoir effet que si certaines preuves ont été faites. Un État ne sera jamais en mesure de prouver scientifiquement la nécessité impérieuse et l'urgence des mesures de conservation ni d'apporter des conclusions scientifiques valables.

Enfin, le paragraphe 3 prévoit la possibilité d'application des mesures encore en discussion. Cette discussion surgira précisément parce que ladite preuve n'aura pas été produite à suffisance. Peut-on admettre que nonobstant cela ce pays pourra appliquer ces mesures?

D'autre part, il est peu rassurant de voir laisser à l'appréciation de ce pays le caractère « raisonnable » du délai dans lequel les autres États devraient trouver un accord avec lui (par. 1). Cette expression « raisonnable » laisse d'ailleurs trop de marge à l'interprétation.

Le fait de maintenir le principe du maintien de la mesure critiquée — nonobstant recours à la procédure arbitrale — ne peut que favoriser des négociations tirées en longueur. Si après la discussion arbitrale les mesures sont déclarées contraires aux normes internationales, il faudra supprimer celles-ci après coup. Cette façon d'agir n'est pas pour faciliter la prévention de telles mesures.

Dans ces conditions, il y aurait lieu, s'il n'y a pas moyen d'obtenir la suppression de l'article 29, de plaider tout au moins la suppression de la deuxième phrase du paragraphe 3 de cet article qui dit « que les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale ». Il est en effet préférable que tant que la Commission arbitrale n'a pas rendu sa décision, les mesures qui font l'objet du différend ne puissent être appliquées.

C. — RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE

Article 3. — Largeur de la mer territoriale

17. Après les longs et vifs débats qui ont eu lieu à cet égard et qui témoignent des efforts très louables des membres de la Commission d'arriver à une proposition concrète, il convient de souligner, plus spécialement en ce qui concerne le texte proposé par le rapport, ce qui suit:

18. Il serait opportun de pouvoir amener tous les pays à souscrire le principe admis par la Commission que le droit international ne justifie pas l'extension de la mer territoriale au-delà de 12 milles. En présence de ce principe on mettrait tout au moins un frein aux prétentions toujours grandissantes de certains pays.

19. D'autre part, en disant que le droit international n'oblige pas les États à reconnaître une largeur dépassant les 3 milles (par. 3) on reconnaît implicitement le principe de la nécessité d'un accord international sur la limite de la mer territoriale, principe qui a toujours été défendu par la Belgique.

La Commission réaffirme le droit pour les États de ne pas reconnaître l'extension des limites par un autre État en deçà de 12 milles. Si toutefois l'on ne veut prolonger l'incertitude juridique dans laquelle se trouveront les nationaux de ces États, il est indispensable d'en arriver, avec l'État qui a étendu ses limites, à une entente. En ce qui concerne l'Islande, par exemple, il ne sert à rien de reconnaître à la Grande-Bretagne, la Belgique et autres pays le droit de contester les nouvelles limites islandaises, si l'on reconnaît en même temps à l'Islande le droit de fixer ces mêmes limites. Si la thèse de la Commission est exacte en droit international (cf. A/CN.4/SR.328/Sub.42), elle ne résout cependant pas les difficultés pratiques.

20. Tenant compte des possibilités qui — en matière de pêche — sont offertes par l'application des articles 24 à 33 du chapitre relatif à la haute mer et spécialement de l'article 29, il est très probable que le principe du maximum de 12 milles, tel qu'il est compris dans l'article 3, soit accepté par la majorité des pays.

21. Il sera dès lors possible d'aboutir à la solution de la fixation d'une limite autre que celle de 3 milles mais inférieure à 12 milles, par la voie d'ententes internationales.

Article 5. — Lignes de base droites

22. Cet article prévoit que la ligne de base pour la mesure de la largeur de la mer territoriale peut se détacher de la laisse de basse mer, si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial (profondes échancrures de la côte, îles situées à proximité immédiate de la côte, intérêts économiques).

Nonobstant le fait que l'alinéa 1 de cet article ait été adopté par la Commission, par 10 voix contre 3, l'insertion du critère « intérêts économiques propres à une région dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage » ne semble pas justifiée. L'arrêt des pêcheries de la Cour internationale de Justice n'a pas accepté les seuls « intérêts économiques » comme une justification suffisante de l'adoption de lignes de base droites.

Article 7. — Baies

23. A cet endroit, il y a lieu de rappeler que dans la Convention de La Haye du 6 mai 1882 la largeur maximum de l'ouverture de la baie est fixée à 10 milles.

Article 13. — Délimitation de la mer territoriale à l'embouchure d'un fleuve

24. Voir paragraphe 23 ci-dessus.

Article 15. — Délimitation des mers territoriales de deux États limitrophes

25. La suggestion qui avait été émise antérieurement par la Belgique à l'égard de cet article (ex-article 16) n'a pas été retenue.

Article 23. — Navires d'État exploités à des fins commerciales

26. Il est renvoyé ici aux points 2 et 9 ci-dessus en ce qui concerne la définition de « navire d'État ».

Article 25. — Navires de guerre

27. L'article correspondant, à savoir article 26 du projet antérieur, avait consacré le principe de droit de passage inoffensif sans autorisation ou notification préalable. Certains membres de la Commission avaient demandé de souligner que ce passage ne constituait qu'une simple tolérance et qu'il est subordonné au consentement de la part de l'État riverain. Cette façon de voir était partagée par la Belgique.

La majorité a décidé dans le même sens et l'article 25 actuel a été remanié. D'après le nouveau texte, l'État aura le droit de refuser le passage, même si les conditions requises pour les navires de commerce étaient remplies.

3. — Brésil

Document A/CN.4/99

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR NOTE VERBALE, EN DATE DU 19 DÉCEMBRE 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DU BRÉSIL AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en portugais]

I. — Régime de la haute mer

a) En ce qui concerne l'article 5, proposer de déclarer qu'aux fins de reconnaissance du caractère national d'un navire il suffit que la preuve de ce caractère puisse être facilement faite par l'inscription nette, en un emplacement visible, du nom du navire et de son lieu d'immatriculation, ainsi que par les papiers de bord (*ship's papers*);

b) En ce qui concerne la question de la poursuite continue (*hot pursuit*) (article 22), recommander de décider qu'il suffit, pour que le *droit de poursuite* puisse être exercé, que l'État riverain, qui cherche à défendre ses intérêts légitimes, dispose d'indices sérieux donnant à penser qu'une infraction à ses lois ou règlements a été commise ou est sur le point d'être commise; cette formule est analogue à celle que contient l'article 9 du Traité conclu à Helsinki le 19 août 1925 entre la Finlande et divers autres pays;

c) Suggérer de recommander à l'Organisation des Nations Unies la création, au lieu de la simple commission arbitrale prévue à l'article 31, d'un organisme international maritime permanent, qui aurait le statut d'institution spécialisée, et qui serait chargé, non seulement de résoudre les différends visés aux articles 26 à 30, mais aussi de procéder à des études d'ordre technique sur les problèmes relatifs à la protection et à l'utilisation des ressources biologiques de la mer.

II. — *Mer territoriale*

a) Faire remarquer que le projet ne contient aucune règle relative à la zone contiguë, bien que l'article 22 [du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer] en fasse mention. Ajouter qu'il nous semble utile d'admettre l'existence d'une zone contiguë jusqu'à une distance de 12 milles de la côte, pour les États dont la mer territoriale ne s'étend pas au-delà de 6 milles, et seulement pour l'exercice de certaines compétences spéciales ou, mieux encore, aux fins mentionnées dans l'article que la Commission a adopté à sa cinquième session (1953), fins auxquelles on pourrait ajouter le droit de pêche exclusive ou, tout au moins, le droit de réglementer et de contrôler la pêche en vue d'assurer la conservation des ressources biologiques dans la zone contiguë;

b) En ce qui concerne l'article 7, indiquer : 1) que la définition des baies que donne cet article nous paraît superflue et compliquée. Néanmoins, si l'on tient à une définition, il nous paraît préférable de dire, comme l'a proposé le Gouvernement britannique dans sa réponse à la demande de renseignements du Comité préparatoire pour la Conférence de codification de 1930, qu'aux fins de détermination de la ligne de base la baie doit « comporter une entrée distincte et bien définie, de dimensions moyennes et d'une longueur proportionnelle à sa largeur » (SDN, *Conférence pour la codification du droit international*, II, p. 163); 2) que nous estimons tout à fait excessive la largeur de 25 milles fixée pour tracer la ligne de démarcation à l'entrée ou à l'intérieur d'une baie, étant donné surtout que, en général (sauf bien entendu pour les baies dites « historiques »), la largeur en question ne dépasse pas 12 milles;

c) En ce qui concerne les rades (qui font l'objet de l'article 9), nous maintenons notre opinion qui a déjà été communiquée à la Commission du droit international. Nous pourrions, à l'appui de cette opinion, faire valoir par exemple que les grands spécialistes du droit international public maritime déclarent, comme Gilbert Gidel, que « toute rade doit être soumise au statut juridique des eaux intérieures » (Gidel, *Le droit international public de la mer*, II, p. 22 et suiv.); voir, dans le même sens : C. John Colombos, *The International Law of the Sea*, 3^e éd., 1954, par. 78, p. 66; et J. L. de Azcárraga, *Regimen jurídico de los espacios marítimos*, p. 109; cf. Oppenheim-Lauterpacht, 7^e éd., par. 190 c, p. 455;

d) En ce qui concerne les îles et les rochers ou fonds couvrants et découvrants qui font l'objet des articles 10 et 11, souligner qu'il n'est pas, selon nous, raisonnable, si de simples rochers ou fonds couvrants et découvrants servent de point de départ pour l'extension de la mer territoriale, donnant ainsi aux eaux qui se trouvent entre eux et le littoral le caractère d'eaux intérieures, que des îles se trouvant dans une situation identique ne bénéficient pas du même régime. Déclarer également qu'il convient, à notre avis, de fixer des limites dans lesquelles ces rochers ou fonds — ou les îles qui se trouvent dans une situation analogue — peuvent servir de point de départ pour l'extension de la mer territoriale. C'est ainsi qu'au lieu de stipuler que les rochers, etc., servent de point de départ lorsqu'ils « se trouvent totalement ou partiellement dans la mer territoriale », on pourrait dire par exemple qu'il en est

ainsi lorsqu'ils se trouvent à moins de 3 milles du littoral. On éviterait de cette façon qu'en certains endroits la mer territoriale d'un État ait une largeur excessive.

4. — *Cambodge*

Document A/CN.4/99

LETTRE, EN DATE DU 2 AVRIL 1956, DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DU CAMBODGE

[Texte original en français]

Me référant à votre lettre LEG.292/9/01 LEG.292/8/01 en date du 31 janvier 1956 par laquelle vous avez bien voulu appeler mon attention sur le rapport de la Commission du droit international concernant les travaux de sa septième session, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-dessous les observations sur ces projets.

I. — Le Cambodge ne possède pas en matière de droit maritime, de législation propre élaborée depuis son accession à l'indépendance.

Il applique actuellement les principes juridiques du droit français.

Cependant, le projet soumis à notre examen présente un intérêt considérable et il en sera tenu le plus grand compte pour la rédaction ultérieure d'un Code maritime propre au Cambodge. Les principes qui y sont énoncés sont, en effet, conformes à la fois au droit international universel et au droit interne cambodgien.

Le chapitre du projet consacré au régime de la haute mer n'appelle, de notre part, aucune observation.

II. — En ce qui concerne le chapitre III relatif à la « mer territoriale », le Cambodge a adopté les règles juridiques du droit français, lequel reconnaît à la mer territoriale une largeur de 3 milles avec zone contiguë plus large pour les compétences de police ou de douanes. La largeur de 3 milles apparaît comme la formule qui se concilie le mieux avec le respect du principe de la liberté des mers.

Le Gouvernement du Cambodge souhaite, en outre, que cette solution soit conformément admise par tous les États. Il serait, en effet, contraire au principe d'égalité des États que tous ne soient pas soumis aux mêmes règles sur ce point de droit international.

La limite des 3 milles n'empêche d'ailleurs nullement l'exercice des droits souverains de l'État sur le plateau continental (article 2 du projet de la cinquième session de la Commission du droit international du 1^{er} juin au 14 août 1954)².

III. — Le Cambodge serait donc heureux d'appuyer dans ce domaine les efforts de l'Assemblée des Nations Unies dans le but de parvenir à une législation maritime uniforme.

5. — *Canada*

Document A/CN.4/99

NOTE VERBALE, EN DATE DU 7 MAI 1956, DU MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES DU CANADA

[Texte original en anglais]

Le Secrétaire d'État aux affaires extérieures présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation

² Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9.

des Nations Unies et, se référant à la lettre LEG.292/9/01 du 24 août 1955 que le Conseiller juridique de l'Organisation lui a adressée pour demander au Gouvernement canadien de formuler ses observations au sujet du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer que la Commission du droit international a adopté à sa septième session, il a l'honneur de lui communiquer les observations formulées ci-après sur le chapitre II intitulé « Pêche » dudit projet. Il attache de l'importance à ce que cette communication puisse encore être transmise à la Commission du droit international.

Article 26

Étant donné que les nationaux de deux ou plusieurs États qui se livrent à la pêche dans une région n'exploitent pas nécessairement le même stock de poisson ou que les nationaux de certains États peuvent pratiquer la pêche de manière très limitée, il serait raisonnable, semble-t-il, de prévoir qu'il doit s'agir d'une pêche pratiquée de façon substantielle et que les mesures à édicter doivent s'appliquer au stock de poisson dont l'exploitation présente un intérêt commun pour les États en cause.

Article 27

L'observation présentée au sujet de l'article susmentionné vaut également pour le paragraphe premier du présent article, c'est-à-dire que la pêche ne doit pas seulement être pratiquée dans la même région mais qu'elle doit l'être de façon substantielle et que ce sont les mêmes stocks de poisson qui doivent être exploités.

L'application du présent article devrait être soumise au « principe d'abstention » qui est mentionné ci-après.

Article 28

Les ressources de la haute mer contiguë à ses côtes présentent toujours un intérêt pour l'État riverain du seul fait de leur situation. Cet intérêt devrait être admis sans conteste. L'« intérêt spécial » de l'État riverain est reconnu dans le *Rapport de la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer* qui s'est tenue à Rome en 1955³. Le Gouvernement canadien est d'avis qu'il convient de supprimer, au paragraphe premier, les mots « ayant un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques ».

Article 29

Le Gouvernement canadien estime que la même observation s'applique à cet article.

Article 30

Bien que, dans certaines circonstances, un État dont les nationaux ne se livrent pas à la pêche dans une région de la haute mer non contiguë à ses côtes puisse être fondé dans une certaine mesure à requérir les États dont les nationaux y exercent la pêche de prendre certaines mesures de conservation, il faut veiller à ce que cette requête n'englobe pas des mesures qui doivent nécessairement être prises sur les territoires de ces derniers États. Il convient donc de limiter la portée de cet article et de spécifier que ces États ne

seront pas tenus de prendre des mesures sur leurs territoires.

Article 31

En cas de désaccord sur la composition de la commission arbitrale, le Gouvernement canadien estime que toutes les parties au différend devraient avoir le droit d'être représentées au sein de la commission arbitrale telle qu'elle est finalement constituée.

Le Gouvernement canadien est d'avis que l'application de ces articles devrait être soumise au « principe d'abstention » qui a été étudié à la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer qui s'est tenue à Rome en 1955 et qui est énoncé dans le rapport de la Conférence (p. 8, par. 61 et 62), à savoir :

« 61. Il est un cas spécial : celui où, par la recherche, les règlements imposés à leurs pêcheurs et diverses autres activités, certains pays ont restauré, développé ou maintenu les stocks de poisson de telle sorte que leur productivité demeure et soit utilisée à des niveaux assez proches du rendement optimum constant, le maintien de ce niveau de productivité dépendant de la poursuite des travaux de recherche et de la permanence de la réglementation. En pareil cas, la participation de nouveaux États à l'exploitation des ressources ne vaut à l'humanité aucun accroissement de ressources alimentaires, mais compromet au contraire le succès du programme de conservation. Lorsqu'il y a possibilité qu'un ou plusieurs pays accroissent ou rétablissent la productivité de certaines catégories de ressources et que cet accroissement ou ce rétablissement, par les soins du ou des États exploitant lesdites ressources, est nécessaire au maintien de leur productivité, il convient de créer des conditions propices à ces mesures.

« 62. *Méthodes en vigueur.* — La Convention internationale sur les pêches du Pacifique nord prévoit une méthode permettant de résoudre un cas de ce genre. Il a été reconnu que l'accès de nouveaux membres à ces pêcheries risquait de compromettre le succès des programmes de conservation appliqués. Dans ces conditions, l'État ou les États ne participant pas encore à l'exploitation des stocks ont accepté de s'abstenir de l'exploitation en question dès lors que, d'après la Commission, se trouveraient réunies, dans une mesure raisonnable, l'ensemble des conditions ci-après :

« a) Que des recherches scientifiques montrent de façon probante que l'exploitation plus intensive du stock ne permettra pas d'en accroître le rendement de façon notable;

« b) Que l'explication dudit stock est limitée ou réglementée de quelque autre manière, à des fins de conservation, par chacune des parties qui s'y livrent de façon substantielle; et

« c) Que le stock fait l'objet d'une étude scientifique approfondie visant à déterminer s'il est intégralement utilisé et quelles sont les conditions nécessaires au maintien de sa productivité au niveau maximum constant.

« La Convention prévoit que lorsque ces conditions seront remplies, il sera recommandé aux États qui ne pratiquent pas encore de façon substantielle

³ Publication des Nations Unies, n° de vente: 1955.II.B.2, par. 18.

l'exploitation de ce stock de s'abstenir d'y pêcher, tandis que les États qui l'exploitent déjà de façon substantielle poursuivront l'application des mesures de conservation nécessaires. Les États ayant accepté de s'abstenir de l'exploitation en question pourront néanmoins participer à la pêche d'autres stocks de poisson dans la même zone⁴. »

6. — Chili

Document A/CN.4/99/Add.1

LETTRE, EN DATE DU 16 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DU CHILI AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en espagnol]

Me référant à la note n° LEG. 292/9/01 du 24 août 1955 par laquelle Votre Excellence a bien voulu demander à mon gouvernement de formuler ses observations au sujet du projet provisoire d'articles relatifs au domaine maritime (A/CN.4/94) que la Commission du droit international a adopté à sa septième session, j'ai l'honneur de vous transmettre la réponse suivante du Chili:

La position du Gouvernement du Chili à l'égard du projet d'articles provisoires relatifs au domaine maritime reste déterminée par la législation interne du pays, par les accords internationaux signés avec l'Équateur et le Pérou et par l'attitude prise par le Chili au sein des organismes internationaux compétents.

A cet égard, il convient de signaler:

La Déclaration présidentielle de souveraineté du 3 juin 1947;

Les accords signés à Santiago avec l'Équateur et le Pérou en août 1952 et les accords complémentaires signés à Lima en décembre 1954 avec les mêmes pays;

L'attitude de la délégation du Chili à la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer qui s'est tenue à Rome en 1955 sous les auspices de la FAO;

La position prise à la troisième réunion du Conseil interaméricain de juristes qui s'est tenue en janvier 1956, ainsi que la résolution que cet organisme international a adoptée à une forte majorité au sujet des questions traitées dans le projet susmentionné.

Enfin, les points de vue que soutiendra le Chili à la Conférence spécialisée interaméricaine qui se tiendra sur le territoire de la République Dominicaine compléteront l'ensemble des faits qui déterminent l'attitude du Gouvernement du Chili à l'égard des projets provisoires élaborés par la Commission du droit international sur le régime juridique de la haute mer et de la mer territoriale.

Comme il s'agit de questions qui évoluent rapidement et que, à son avis, il faut ouvrir la voie à une déclaration de tous les États d'un même continent sur ces problèmes, le Gouvernement du Chili estime qu'il ne pourra pas donner de réponse plus explicite à la note précitée, avant la conclusion des débats que la Conférence de Ciudad Trujillo leur consacra.

J'ai également le plaisir de remettre ci-joint à Votre Excellence le texte de la résolution relative au régime juridique de la mer adoptée à la troisième réunion du

Conseil interaméricain de juristes qui s'est tenue à Mexico en janvier dernier⁵.

7. — Chine

Document A/CN.4/99

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR LETTRE, EN DATE DU 9 FÉVRIER 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE LA CHINE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en chinois]

I. — Observations sur le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer

1. L'article 10 du projet d'articles provisoires dispose que si un abordage se produit en haute mer, les responsables ne pourront être poursuivis au criminel que devant les autorités de l'État dont le navire sur lequel ils servaient battait le pavillon, ou les autorités de l'État dont ils sont les nationaux. Cette disposition est incompatible avec les articles 3 et 4 du Code pénal chinois.

De l'avis du Gouvernement chinois, bien que la juridiction pénale ait essentiellement un caractère territorial, il ne s'ensuit pas qu'un État ne peut connaître que des infractions commises en totalité sur son territoire. Une infraction doit être considérée comme ayant été commise sur le territoire d'un État si l'acte manifeste qui constitue cette infraction est commis sur le territoire de cet État ou si l'infraction produit son effet sur ce territoire. Dans les deux cas, l'infraction relève de la compétence pénale de cet État. Il s'agit là d'un principe généralement admis dans la législation pénale moderne et qui a été incorporé dans le Code pénal chinois.

Dans une affaire d'abordage, si un acte illégal, dommageable, qui engage la responsabilité pénale de l'équipage de l'un des navires, produit son effet sur un navire d'une autre nationalité, l'infraction est de même nature qu'une infraction qui produit son effet sur le territoire de l'État auquel appartient le navire abordé. Conformément au principe énoncé plus haut, il ne fait pas de doute qu'une infraction de ce genre relève de la compétence pénale de cet État.

Cette règle a été affirmée sans équivoque dans l'arrêt que la Cour permanente de Justice internationale a rendu en 1927 dans l'affaire du « Lotus ». Il convient de remarquer que l'article provisoire n° 10, qui tend à modifier cette règle, va à l'encontre du principe de la territorialité de la juridiction pénale, principe maintenant adopté par la plupart des États. C'est pourquoi le Gouvernement chinois ne pourra accepter l'article 10 du projet d'articles provisoires.

Il est dit, dans le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session, que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, a modifié la règle établie dans l'arrêt relatif à l'affaire du « Lotus ». Cette convention n'ayant pas encore été acceptée par la plupart des États, ses dispositions ne peuvent avoir qu'une valeur limitée comme règles du droit international.

⁵ Cette résolution n'est pas comprise dans le présent document. Elle est reproduite sous forme d'annexe 1 au document A/CN.4/102.

⁴ *Ibid.*, par. 61 et 62.

2. La piraterie, a-t-on dit, « est le fait de courir les mers pour son propre compte, c'est-à-dire, sans y être autorisé par le gouvernement d'aucun État et dans le but de commettre des actes de déprédation contre les biens ou des actes de violence contre des personnes ». (Voir le rapport du Sous-Comité du Comité d'experts de la Société des Nations pour la codification progressive du droit international, 1927, p. 116.) Il s'agit là de la piraterie au sens étroit du mot.

Au sens large, on peut considérer que tout membre de l'équipage ou tout passager d'un navire qui, dans l'intention de piller ou de voler, use de violence ou de menaces contre tout autre membre de l'équipage ou passager et conduit le navire ou en prend le commandement, commet un acte de piraterie. Cette interprétation est tout à fait conforme à l'opinion des auteurs et des autorités en matière de droit international, et elle a été admise dans le Code pénal chinois qui prévoit des peines pour les deux types de piraterie. (Voir l'article 5, paragraphe 8, et l'article 333, paragraphes 1 et 2 du Code pénal chinois.)

Comme l'article provisoire n° 14 ne définit que la piraterie au sens strict, le Gouvernement chinois estime qu'il conviendrait de le modifier pour y inclure la piraterie au sens large du terme, telle qu'elle a été exposée au paragraphe précédent.

3. Les articles provisoires n°s 25 et 26, qui ont trait à la réglementation et au contrôle de la pêche, semblent favoriser les États dont les nationaux se livrent déjà à la pêche dans une région donnée de la haute mer et ne tient pas compte des intérêts éventuels des États dont les nationaux pourront à l'avenir se livrer à la pêche dans les mêmes régions. De l'avis du Gouvernement chinois, il serait souhaitable d'adopter à cet égard les dispositions complémentaires voulues pour sauvegarder les intérêts en question.

II. — Observations sur le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale

1. Dans le projet d'article 3, la Commission du droit international a, en fait, reconnu à chaque État le droit de décider de la largeur de sa mer territoriale, pourvu que cette largeur ne soit pas inférieure à 3 milles ni supérieure à 12 milles. Bien que l'on puisse considérer que cette formule se justifie dans les circonstances actuelles, le Gouvernement chinois tient pour le moment à réserver sa position à ce sujet.

2. Le Gouvernement chinois approuve entièrement la disposition du projet d'article 7 selon laquelle, d'une part, les eaux d'une baie doivent être considérées comme eaux intérieures si la ligne tirée en travers de l'ouverture de la baie ne dépasse pas 25 milles et, d'autre part, si l'entrée de la baie dépasse une largeur de 25 milles, la ligne de démarcation sera tracée à l'intérieur de la baie, à l'endroit où la largeur de celle-ci n'excède pas 25 milles.

ANNEXE

TEXTE DES ARTICLES 3, 4, 5 ET 333 DU CODE PÉNAL CHINOIS⁶

Article 3

Le présent code s'applique à toute infraction commise sur le territoire de la République de Chine. Les infractions commises

⁶ Le texte des divers articles, à l'exception de l'article 4, a été établi d'après la traduction anglaise donnée par le Service juridique du Conseil municipal de Changhaï, The Commercial Press,

à bord de tout navire ou aéronef chinois, hors des limites du territoire de la République de Chine, seront censées avoir été commises à l'intérieur des limites territoriales de la République de Chine.

Article 4

Sera considérée comme commise sur le territoire de la République de Chine, toute infraction constituée par un acte accompli sur ce territoire, ou toute infraction qui produit son effet sur ce territoire.

Article 5

Le présent code est applicable aux infractions commises hors des limites du territoire chinois, lorsqu'elles appartiennent à l'une quelconque des catégories suivantes:

1. Atteinte à la sûreté intérieure de l'État;
2. Atteinte à la sûreté extérieure de l'État;
3. Faux monnayage;
4. Contrefaçon de valeurs mobilières, au sens des articles 201 et 202;
5. Faux en écriture et contrefaçon de sceaux, au sens des articles 211, 214, 216 et 218;
6. Infractions aux dispositions relatives à l'opium⁷;
7. Atteinte à la liberté individuelle, au sens de l'article 296;
8. Piraterie, au sens des articles 333 et 334.

Article 333

Quiconque conduit un navire qui n'a pas reçu de commission d'un État belligérant, ou qui n'appartient pas aux forces navales d'un État, dans l'intention d'user de violence ou de menaces contre tout autre navire, ou toute personne ou tout objet se trouvant à bord de tout autre navire, sera considéré comme ayant commis un acte de piraterie et sera puni de mort ou d'emprisonnement à vie, ou d'une peine de prison de sept ans au moins.

Tout officier⁸ ou passager d'un navire qui, dans l'intention de piller ou de voler, use de violence ou de menaces à l'égard de tout autre officier⁸ ou passager et conduit le navire ou en prend le commandement, sera considéré comme ayant commis un acte de piraterie.

L'auteur d'un acte de piraterie qui a entraîné la mort sera puni de mort; l'auteur d'un acte de piraterie qui a eu pour conséquence des lésions corporelles graves sera condamné à mort ou à l'emprisonnement à vie.

8. — Danemark

Document A/CN.4/99/Add.9

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR UNE LETTRE, EN DATE DU 2 JUILLET 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DU DANEMARK AUPRÈS DE L'OFFICE EUROPÉEN DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

Le Gouvernement danois désire présenter les observations suivantes sur les projets d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et au régime de la

Changhaï (Chine), 1935, p. 2-3 et 119. Le texte des articles 3, 4 et 5, dans cette même traduction, a déjà paru dans *Laws and Regulations on the Regime of High Seas* (lois et règlements concernant le régime de la haute mer), Nations Unies, Série législative, vol. II, 1952, p. 24. On a établi une nouvelle traduction de l'article 4, le principal article sur lequel le Gouvernement chinois se fonde pour présenter ses observations relatives à l'abordage, parce que la traduction existante ne rendait pas compte entièrement du sens de l'original.

⁷ Catégorie supplémentaire qui apparaît dans le texte chinois présenté par le Gouvernement chinois. L'article 5 a été modifié le 7 novembre 1948.

⁸ Les expressions « membre de l'équipage » et « un autre membre de l'équipage » rendraient mieux le sens de l'original.

mer territoriale (chapitres II et III du rapport de la Commission publié sous la cote A/CN.4/94) tels qu'ils ont été adoptés par la Commission du droit international à sa septième session.

I. — *Le régime de la haute mer*

Article 33

En vertu de cet article, les décisions de la commission arbitrale seront obligatoires. Or, l'article ne tranche pas la question de savoir qui contrôlera leur application et quelles mesures de contrainte pourront être appliquées aux pays qui ne respecteront pas ces décisions et aux pêcheurs de ces pays. De l'avis du Gouvernement danois, l'efficacité de tout le système d'arbitrage dépendra d'une solution satisfaisante de ces questions.

Étant donné l'intérêt particulier qui, du point de vue danois, s'attache à la conservation de la faune des régions arctiques, le Gouvernement du Danemark juge souhaitable que, conformément à l'objectif essentiel, qui est la protection et la mise en valeur des ressources biologiques de la mer, la convention proposée s'applique également aux mammifères marins, notamment aux phoques, et que ce point soit expressément précisé dans le projet d'articles.

II. — *Dispositions relatives au régime de la mer territoriale*

Article 1

En vertu de cet article, la souveraineté de l'État s'étend à une zone de mer adjacente aux côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.

Cet axiome est acceptable à condition qu'il n'empêche pas de fixer la largeur de cette zone d'une manière différente suivant les divers rapports dans le cadre desquels l'État exerce sa souveraineté sur les parties de la mer jouxtant ses côtes. Conformément à la législation et à la pratique danoises, la limite de la mer territoriale est normalement fixée à 4 milles marins à partir de la côte en ce qui concerne l'exercice du contrôle douanier, tandis qu'à d'autres égards la limite de la mer territoriale se trouve à 3 milles de la côte. Autrement dit, dans la terminologie du droit international, il n'est pas obligatoire d'attribuer toujours à l'expression « mer territoriale » un contenu uniforme; ce contenu doit varier selon les divers domaines auxquels on l'applique.

Article 3

De l'avis du Gouvernement danois, il serait souhaitable, comme l'International Chamber of Shipping l'a recommandé dans sa déclaration du 27 avril 1955, que les gouvernements parviennent à un accord sur une délimitation nette, mais point trop large, de la mer territoriale. Toutefois, le Gouvernement danois partage l'avis de la Commission suivant lequel, dans la situation présente, il n'y a pas de pratique internationale uniforme qui puisse être prouvée en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale.

Dans ces conditions et à la lumière de la pratique existante, le Gouvernement danois envisage la question de la manière ci-après:

Le régime actuel n'équivaut pas à une liberté complète pour tout État de fixer la largeur de sa mer territoriale.

Ce point de vue a également été soutenu par la Cour internationale de Justice dans son arrêt relatif à l'affaire des pêcheries (Grande-Bretagne contre Norvège). Ainsi l'État ne saurait, en modifiant les règles appliquées jusqu'alors pour la délimitation de la mer territoriale, incorporer dans ses propres eaux territoriales, au détriment des intérêts d'autres États, de grandes étendues d'eau qui faisaient précédemment partie de la haute mer. D'autre part, il ne serait pas juste que les États qui s'en sont tenus jusqu'à présent à une mer territoriale de 3 milles marins, par exemple, soient indéfiniment liés par cette limite même si d'autres États ont une mer territoriale beaucoup plus large. On ne saurait donc considérer comme inadmissible le fait qu'un État procède à une extension limitée de sa mer territoriale lorsque de sérieuses considérations nationales justifient cette politique et lorsque cette extension peut être réalisée sans porter atteinte aux intérêts établis des autres États dans les eaux en question. Toutefois, une telle extension ne devrait pas excéder les limites généralement observées dans les eaux en question et elle ne devrait pas sortir du cadre des règles appliquées par les autres États, notamment ceux dont les côtes sont adjacentes aux mêmes eaux.

Comme l'État n'a pas seulement des droits mais aussi des obligations dans sa mer territoriale, le Gouvernement danois recommanderait d'indiquer dans cet article que l'État ne doit pas fixer la largeur de sa mer territoriale à moins de 3 milles marins.

Pour ce qui est du règlement des différends entre États sur les questions relevant de cette rubrique, le Gouvernement danois estime que, dans la situation présente, il est douteux qu'une conférence diplomatique, comme celle que propose la Commission, constitue un moyen approprié pour obtenir le résultat cherché. Il serait préférable, semble-t-il, d'adopter une solution très modeste et provisoire consistant à créer un organe arbitral impartial et indépendant, comme on l'a envisagé précédemment, qui pourrait statuer sur les cas où un État prétend que son intérêt exige une extension de sa mer territoriale, alors qu'un autre État ou d'autres États s'opposent à cette mesure comme étant incompatible avec leurs intérêts établis.

Articles 5 et 7

Une règle spéciale concernant les baies, fondée sur des calculs géométriques et fixant les conditions générales applicables aux cas où une ligne de base peut être tracée à l'entrée d'une échancrure, n'apporterait guère de solution satisfaisante qui puisse cadrer avec toutes les situations géographiques, lesquelles diffèrent grandement l'une de l'autre. D'autre part, pour déterminer les lignes de démarcation, il faudrait aussi tenir compte des facteurs économiques et de défense nationale. Il conviendrait donc peut-être de se demander si l'on ne pourrait pas se contenter de la règle de l'article 5, en supprimant peut-être le mot « profondes » devant « échancrures », à la troisième ligne du premier alinéa.

L'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article 5 paraît sous-entendre que les étendues de mer situées en deçà des lignes de base sont toujours « des eaux intérieures ». Il ne semble pas qu'il faille voir là une conséquence nécessaire du recours à la ligne de base comme point de départ pour la fixation de la limite extérieure de la mer territoriale. Rien donc ne devrait

s'opposer à ce qu'on puisse tracer des lignes de base entre les îles et le continent à l'entrée des détroits, sans que cela implique que la partie du détroit située en deçà de cette ligne de base doive être considérée comme eaux intérieures. Même si la délimitation entre la mer territoriale intérieure et extérieure doit normalement suivre la ligne de base servant à fixer les limites extérieures de la mer territoriale, il pourrait être opportun de déroger à cette règle dans certains cas. Il ne devrait pas être interdit à l'État de fixer uniquement les limites extérieures de sa mer territoriale sans indiquer aucune délimitation entre ses eaux intérieures et la mer territoriale.

Pour déférer au désir que la Commission a exprimé dans son commentaire sur l'article 7, d'être informée au sujet des baies dont deux États sont riverains, le Gouvernement danois peut indiquer que dans le cas de son pays, la question a été résolue à l'égard de la Suède par une déclaration commune intervenue le 30 janvier 1932 et à l'égard de l'Allemagne par la fixation de la frontière qui fut l'œuvre d'une commission internationale agissant en vertu de l'article 111 du Traité de Versailles. Dans les deux cas, les frontières ont pour base la ligne médiane et il n'a été fait d'exception à ce principe que lorsque les intérêts des États en matière de navigation et de pêche justifiaient un arrangement différent.

Article 10

Dans son commentaire sur l'article 10, la Commission du droit international parle de la formulation d'une disposition spéciale concernant les groupes d'îles. De l'avis du Gouvernement danois, il ne serait pas nécessaire d'énoncer une telle règle, car il résulte implicitement du principe dont s'inspire l'article 5 que l'on peut tracer des lignes de base droites entre les différentes îles d'un groupe d'îles. L'article 5 devrait peut-être être modifié de manière à ne laisser subsister aucun doute. Il ne serait pas logique, semble-t-il, de faire une distinction entre les îles situées au large de la côte et les îles formant un groupe indépendant. D'ailleurs, il serait difficile de justifier une telle distinction du point de vue géographique car les dimensions d'une île peuvent être si grandes qu'elles entraînent son assimilation à un continent pour l'application dudit principe.

Article 12

En ce qui concerne les détroits dont un seul État est riverain, il doit être admis qu'on puisse, en vertu du principe général de l'article 5, tracer des lignes de base droites entre des points situés de part et d'autre du détroit, à proximité de ses entrées. Conformément aux commentaires sur les articles 5 et 7, le tracement de ces lignes de base ne devrait pas effectuer le droit normal de libre passage dans le détroit.

Articles 18 et 25

L'alinéa 4 de l'article 18 et l'alinéa 2 de l'article 25 traitent du droit de passage inoffensif dans les détroits internationaux, l'un en ce qui concerne les navires en général et l'autre en ce qui concerne les bâtiments de guerre. Le Gouvernement danois jugerait très souhaitable que les dispositions en question indiquent en termes précis que le droit de passage dans un détroit international n'implique pas l'autorisation de pratiquer

toute autre navigation qu'un passage, celui-ci devant s'effectuer uniquement sur la route maritime normale. On pourrait obtenir ce résultat, par exemple, en modifiant comme suit les membres de phrases correspondants: « dans la partie des détroits qui sert normalement... ».

Le Gouvernement danois approuve le principe de droit international selon lequel les navires de guerre ont, en temps de paix, le droit de passage inoffensif dans les détroits internationaux. Toutefois, il estime que ce principe n'interdit pas à l'État intéressé de prendre, dans certaines régions, des mesures raisonnables en vue de sauvegarder sa sécurité, à condition que ces mesures n'équivalent pas à une interdiction ou à une suspension de l'exercice du droit de passage inoffensif: voir à ce sujet l'alinéa 4 de l'article 18 du projet d'articles. L'exigence d'une notification préalable, par exemple, pourrait être considérée comme une mesure raisonnable, et c'est pourquoi le Gouvernement danois pense que dans son commentaire sur l'alinéa 2 de l'article 25 la Commission est allée trop loin lorsqu'elle a suggéré que:

« dans les détroits qui servent normalement à mettre en communication deux parties de la haute mer, aux fins de la navigation internationale, le droit de passage ne pourra pas être subordonné à une autorisation ou notification préalable ».

Le Gouvernement danois estime qu'il n'est pas porté atteinte au droit de passage inoffensif lorsque, pour des raisons particulières, des raisons de sécurité par exemple, le passage est subordonné non à une autorisation, mais simplement à une notification préalable par la voie diplomatique⁹.

A la suite de ces observations sur diverses dispositions particulières du projet, le Gouvernement danois saisit l'occasion de faire remarquer que le rapport de la Commission du droit international ne mentionne nulle part un problème qui touche spécialement le Danemark, à savoir la portée de la juridiction à laquelle l'État riverain a droit du fait de la responsabilité qui lui incombe de prendre des mesures afin d'assurer la sécurité de la navigation.

Comme les eaux qui baignent les côtes danoises sont relativement peu profondes à une grande distance du littoral et contiennent de nombreux hauts-fonds et récifs constituant un danger pour la navigation, le Gouvernement du Danemark a assumé la responsabilité de baliser les chenaux au moyen de bateaux-feux, de bouées et engins de même nature, très au-delà de la limite de sa mer territoriale. Cette responsabilité spéciale résulte en partie d'une pratique anciennement établie et en partie d'une disposition expresse de l'article 2 du Traité du 14 mars 1857 relatif à l'abolition des taxes de passage dans le Sund, aux termes duquel le Gouvernement danois s'engageait à conserver et maintenir « ...les bouées, balises et amers, actuellement existants et servant à faciliter la navigation dans le Kattegat, le Sund et les Belts » et, en outre, « à prendre, comme par le passé, en très sérieuse considération, dans l'intérêt général de la navigation, l'utilité ou l'opportunité, soit de modifier l'emplacement ou la forme de ces... bouées, balises et amers, soit d'en augmenter le nombre, le tout sans charge d'aucune sorte pour les marines étrangères. » Des accords passés entre la Direction danoise des phares

⁹ Les observations du Gouvernement danois relatives à l'alinéa 2 de l'article 25 ont été transmises antérieurement par une communication en date du 13 janvier 1956.

et les autorités correspondantes des pays voisins ont délimité la zone où chacun de ces pays assume cette responsabilité au-delà de sa mer territoriale.

Pour l'exécution efficace et sûre de cette mission, il faut que les règlements édictés à cette fin par les autorités danoises puissent être appliqués et que tous ceux qui naviguent dans lesdites eaux soient tenus de les respecter. Ces règlements peuvent porter par exemple sur les points suivants :

a) Interdiction du jet de tous détritiques, cargaison, lest, cendres et matières similaires aux endroits où, de leur fait, la profondeur du chenal peut être réduite au point de constituer un danger pour la libre navigation ;

b) Réglementation de la pose des piquets de nasse, comportant l'interdiction de placer ces piquets dans les chenaux où ils pourraient rendre la navigation dangereuse ;

c) Interdiction d'établir dans les chenaux, sans autorisation, des balises et signaux similaires pouvant faire obstacle à la navigation ;

d) Interdiction de détruire ou de détériorer des balises existantes et de s'en servir pour s'y amarrer ou pour y fixer des engins de pêche, etc. ;

e) Règles relatives à l'enlèvement des épaves et aux opérations tendant à les rendre inoffensives, comportant le droit pour le gouvernement de soumettre à une autorisation spéciale des services danois le renflouement des épaves abandonnées par le propriétaire. (Ces règles sont le seul moyen d'avoir l'assurance que l'entreprise de renflouement procédera aux opérations de renflouement en respectant la sécurité de la navigation et particulièrement qu'elle laissera au-dessus des épaves abandonnées la hauteur d'eau nécessaire.)

Du point de vue du droit international, rien n'empêche d'appliquer ces règlements aux nationaux danois au-delà de la mer territoriale. Mais il est évident que l'efficacité de ces règlements serait considérablement affaiblie si l'on pouvait soutenir qu'ils ne sont pas applicables aux étrangers. L'expérience a prouvé, surtout depuis 1945, la nécessité d'une réglementation pour le renflouement des épaves par des entreprises étrangères dans les parties de la haute mer où le Danemark assume la responsabilité du balisage des chenaux.

C'est donc avec satisfaction que le Gouvernement danois verrait formuler une règle précise de droit international aux termes de laquelle l'État qui, en vertu de la coutume ou d'un accord international, a assumé la responsabilité d'assurer le balisage ou de prendre des mesures similaires pour la sécurité de la navigation dans les chenaux au-delà de sa mer territoriale, aurait le droit d'édicter, avec force obligatoire à l'encontre des étrangers qui naviguent dans ces eaux, les règlements nécessaires pour prévenir toute menace à la navigation ainsi que le droit d'exercer sa juridiction sur les étrangers dans la mesure nécessaire à l'application efficace de ces règlements.

Pour conclure, le Gouvernement danois désire se réserver la faculté de revenir plus en détail sur les problèmes traités dans ce document. En effet, les autorités danoises procèdent actuellement à l'examen de certaines questions concernant l'article 22 du projet relatif au régime de la haute mer.

9. — États-Unis d'Amérique

Document A/CN.4/99/Add.1

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR UNE NOTE VERBALE, EN DATE DU 12 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DES ÉTATS-UNIS AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

Le représentant des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général et a l'honneur de lui adresser la communication suivante en réponse à la note n° LEG.292/9/01, du 24 août 1955, que le Conseiller juridique de l'Organisation a envoyée au Gouvernement des États-Unis concernant le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session du 2 mai au 8 juillet 1955.

Le chapitre II du rapport contient le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le chapitre III le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale. La Commission a prié les gouvernements de lui faire part de leurs observations sur ces projets.

1. — ARTICLES PROVISOIRES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER

L'article 1 définit la haute mer et l'article 2 pose le principe de la liberté de la haute mer. Viennent ensuite trois chapitres : chapitre I. — Navigation ; chapitre II. — Pêche ; et chapitre III. — Câbles et pipe-lines sous-marins.

Articles 1 et 2

Le Gouvernement des États-Unis approuve la définition de la haute mer et la formulation du principe de la liberté des mers qui figurent respectivement à l'article premier et à l'article 2.

Chapitre I. — Navigation

Le Gouvernement des États-Unis est d'avis que les articles de ce chapitre constituent dans leur ensemble un bon exposé des principes applicables aux problèmes de la navigation.

Chapitre II. — Pêche

En ce qui concerne les articles de ce chapitre, le Gouvernement des États-Unis présente les observations suivantes :

Article 26

Le premier alinéa de cet article permettrait à l'État dont les nationaux se livrent occasionnellement à la pêche dans une région d'insister pour qu'un État dont les ressortissants pratiquent la pêche de façon substantielle dans la même région engage des négociations avec lui en vue de l'élaboration d'un programme de conservation ; si ces négociations échouent, il pourra recourir à une procédure arbitrale. Pour éliminer toute possibilité d'abus, le Gouvernement des États-Unis propose d'ajouter, au premier alinéa, les mots « façon substantielle » après le mot « pêche ».

Cet alinéa permettrait également à un État de demander à un autre État d'engager des négociations même si leurs ressortissants n'exploitent pas le même stock

de poisson. De l'avis du Gouvernement des États-Unis, un État ne doit avoir le droit de demander ces négociations et en conséquence d'entamer la procédure arbitrale prévue à l'alinéa suivant que dans les cas où les ressortissants des États intéressés exploitent le même stock de poisson. Il conviendrait donc de remplacer les mots « se livrent à la pêche dans une région de la haute mer » par les mots « exploitent de façon substantielle le même stock ou les mêmes stocks de poisson dans une ou plusieurs régions de la haute mer », et de remplacer les mots « conservation des ressources biologiques en haute mer » par les mots « conservation de ce stock ou de ces stocks de poisson ».

Le deuxième alinéa ne définit pas clairement l'étendue des pouvoirs de la commission arbitrale lorsqu'elle statue en vertu de l'article 26. Par exemple, il n'indique pas ce qu'elle peut faire à l'égard des propositions intéressant la conservation que l'un ou plusieurs des États en désaccord peuvent avoir présentées. Il ne dit pas non plus si elle sera autorisée à proposer des mesures de conservation. Le Gouvernement des États-Unis est d'avis, au sujet des propositions, que les pouvoirs de la commission arbitrale devraient être limités à l'examen des propositions intéressant la conservation présentées par les parties au différend et qu'elle ne devrait pas être habilitée à proposer des mesures de conservation ou à développer les propositions émanant des parties.

De plus, il semblerait judicieux de formuler des critères qui aident la commission arbitrale à statuer en vertu du présent article.

De l'avis du Gouvernement des États-Unis, la procédure arbitrale prévue au deuxième alinéa de l'article 26 devrait reposer sur les critères spécifiquement énoncés audit article. Ces critères devraient être les suivants:

« Si ces États n'ont pu aboutir, dans un délai raisonnable, à un accord sur la nécessité de la conservation ou sur le bien-fondé des mesures de conservation proposées par l'un d'eux, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 31, auquel cas la commission arbitrale se prononce sur un ou plusieurs des points suivants, selon la nature du différend, et juge si:

« a) Des mesures de conservation sont nécessaires pour permettre d'obtenir la productivité maximale constante du stock ou des stocks de poisson en question;

« b) La mesure ou les mesures spécifiques proposées conviennent à cette fin et, dans l'affirmative, décide quelles sont les plus appropriées, compte tenu, en particulier:

« i) Des avantages espérés sous le rapport du maintien ou de l'accroissement de la productivité du stock ou des stocks de poisson;

« ii) Du coût de leur application et de leur exécution; et

« iii) De leur efficacité et de leur applicabilité relatives;

« c) La mesure ou les mesures spécifiques ont un effet discriminatoire à l'encontre des pêcheurs de l'un des États participants pris en tant que tels. La commission arbitrale ne donnera pas sa sanction aux mesures examinées aux termes de l'alinéa 2, b, du présent article, si ces mesures ont un effet discriminatoire à l'encontre des pêcheurs de l'un des États participants pris en tant que tels. »

Article 27

Les observations présentées par le Gouvernement des États-Unis au sujet du premier alinéa de l'article 26 s'appliquent également au premier alinéa de l'article 27 dans la mesure où elles procèdent de l'idée qu'il faut réglementer la pêche selon les stocks de poisson et non pas selon les régions.

De même, l'observation relative au deuxième alinéa de l'article 26, d'après laquelle il faudrait limiter l'étendue des pouvoirs de la commission arbitrale et formuler des critères spécifiques, s'applique également au deuxième alinéa de l'article 27. Les critères suggérés pour l'article 26 devraient être incorporés à l'article 27.

Enfin, le Gouvernement des États-Unis croit que l'application de l'article 27 devrait être soumise à une restriction importante : le principe d'abstention. Ce principe est exposé en détail ci-dessous.

Article 28

Pour le Gouvernement des États-Unis, les intérêts spéciaux de l'État riverain contigu dont les ressortissants ne se livrent pas à la pêche sont de deux types principaux.

En premier lieu, l'État riverain a intérêt à ce que les ressources biologiques des régions de la haute mer voisines de ses côtes soient maintenues en état de production car ses ressortissants peuvent, à un moment quelconque, vouloir participer à l'exploitation de ces ressources. Cet intérêt serait protégé par l'assurance qu'un programme de conservation approprié est mis en œuvre.

En second lieu, l'État riverain a intérêt à l'application de mesures de conservation dans la partie de la haute mer qui est contiguë à ses eaux territoriales pour autant que ces mesures particulières influent, directement ou indirectement, sur les ressources qui se trouvent dans ses eaux territoriales. De plus, dans la plupart des cas, les ressources d'une pêcherie qui se trouvent dans cette partie de la haute mer se rencontreront également dans les eaux territoriales. Pour ces raisons, l'État riverain dont les ressortissants ne se livrent pas à la pêche peut avoir intérêt à l'exécution du programme de conservation particulier susmentionné. On peut sauvegarder les intérêts dont il est question dans ce paragraphe en donnant à l'État riverain le droit de participer sans réserve au programme de conservation, lorsqu'il aura établi de façon satisfaisante que les mesures présentent un intérêt spécial pour lui.

Article 30

Le Gouvernement des États-Unis comprend que cet article est destiné à sauvegarder les intérêts des États dont les nationaux ne se livrent pas à la pêche mais dont la population peut tirer ses moyens d'existence des produits de la pêche ou pourrait un jour vouloir participer à la pêche. C'est exactement au maintien de la productivité des ressources que ces États ont intérêt et pour l'obtenir ils devraient être assurés d'avoir la possibilité de demander aux États dont les nationaux se livrent à la pêche de reconsidérer le bien-fondé du programme général de conservation des ressources, ce qui ne signifie pas qu'ils participeraient à l'élaboration des mesures particulières de conservation. A cet égard, il conviendrait de formuler des critères précis à l'intention de la commission arbitrale et de rédiger un texte soustrayant nette-

ment à toute contestation les programmes exécutés par les États à l'intérieur de leurs frontières, par exemple, la construction de barrages qui pourraient gêner la montaison des poissons anadromes.

Le Gouvernement des États-Unis est d'avis qu'il conviendrait de remplacer les mots « Si, dans un délai raisonnable, il n'obtient pas satisfaction, cet État » au deuxième alinéa de l'article 30, par les mots « Si, dans un délai raisonnable, des mesures satisfaisantes ne sont pas prises à la suite d'une telle requête, l'État requérant... ». Il pense également qu'il y aurait lieu d'incorporer les critères suivants audit article :

« La Commission arbitrale doit, au cours des procédures entamées en vertu du présent article, statuer et présenter ses recommandations après avoir déterminé si :

« a) Il est possible de prouver scientifiquement la nécessité de prendre des mesures de conservation pour permettre la productivité maximale constante du stock ou des stocks de poisson en question, et

« b) Le programme de conservation des États exploitant ces ressources correspond aux besoins de la conservation.

« Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme limitant les mesures qu'un État peut prendre à l'intérieur de ses frontières. »

Article 31

En ce qui concerne la désignation d'une commission arbitrale dans les cas où les parties ne sont pas convenues d'un mode de règlement, le Gouvernement des États-Unis propose les modifications suivantes :

La commission devrait être composée dans une proportion quelconque, dépendant de la nature du différend, de sept membres dûment qualifiés, spécialistes des questions juridiques, administratives ou scientifiques relatives à la pêche.

Trois de ses membres devraient venir de pays qui ne sont pas parties au différend et pourraient être désignés à la requête de l'un quelconque des États parties au différend, soit par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, soit de la manière suivante : un membre qui exercera les fonctions de président, par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, un membre par le Président de la Cour internationale de Justice et un membre par le Directeur général de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture.

Si le différend n'intéresse que deux États, chacun désignera deux membres de la commission arbitrale. S'il y a plus d'un État demandeur ou défendeur, chacun des groupes, quel que soit le nombre des demandeurs ou des défendeurs, désignera au total deux membres de la commission arbitrale. Si l'une ou l'autre des parties ne désigne pas ses arbitres dans un délai de trois mois à compter de la date de la requête initiale en règlement, les nominations seront faites par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Avec le texte proposé, il pourrait arriver, par exemple, dans le cas prévu à l'article 26, que le différend soit le résultat d'une divergence de vues entre trois États ou davantage, et que les parties au différend ne puissent donc plus être nettement divisées en deux groupes. Ce fait ne doit pas empêcher d'engager une procédure

arbitrale. De l'avis du Gouvernement des États-Unis, il est indispensable que tout État puisse mettre en cause l'un quelconque des États avec lesquels il est en contestation ou plusieurs d'entre eux, successivement, le cas échéant.

Article 33

La commission arbitrale devrait statuer à la majorité simple, soit de quatre voix, en se fondant sur les pièces ou témoignages produits par les parties au différend ou recueillis à d'autres sources qualifiées.

Observations supplémentaires

Le Gouvernement des États-Unis appelle l'attention de la Commission du droit international sur l'absence dans le projet d'articles de deux propositions qui, à son avis, sont indispensables pour qu'il soit complet. La première de ces propositions concerne la définition du mot « conservation » tel qu'il est employé au sujet des ressources biologiques de la mer. Comme le but principal de ces articles est de codifier une série de règles destinées à orienter les États dans leurs relations mutuelles, pour ce qui est de la conservation de ces ressources, et qu'il est proposé que les États acceptent certaines responsabilités et certains engagements afin d'assurer l'établissement de régimes de conservation appropriés, il serait indispensable de définir avec précision le sens que le mot-clé « conservation » revêt dans les articles. La Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer qui s'est tenue à Rome a examiné cette question et a conclu que « l'objectif principal de la conservation des ressources biologiques de la mer consiste à obtenir le rendement optimal constant de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres » et que « lors de l'élaboration de programmes de conservation, il convient de tenir compte de l'intérêt particulier que présente, pour l'État riverain, le maintien de la productivité des ressources de haute mer au voisinage de ses côtes ». On notera que les articles proposés eux-mêmes ont creusé et exprimé l'aspect « intérêt spécial » de cette conclusion, ce qui dispense de définir ou de préciser le sens de cette expression. Le projet d'article ci-après définira complètement le mot « conservation » aux fins des articles sur les pêcheries hauturières rédigés par la Commission du droit international :

« Aux fins des présents articles, la conservation des ressources biologiques de la mer est l'ensemble des mesures permettant d'obtenir le rendement optimal constant de ces ressources, de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres. »

La deuxième proposition se rapporte au cas où en consacrant du temps, du travail et l'argent à la recherche et à l'aménagement des ressources et en imposant des restrictions à l'activité de leurs pêcheurs, des États ont augmenté et maintenu la productivité de stocks de poisson qui, sans cela, n'existeraient pas ou se trouveraient à des niveaux très inférieurs à leur niveau le plus productif. En pareil cas, lorsque les stocks sont pleinement utilisés, c'est-à-dire lorsqu'ils sont exploités de telle manière que l'on ne peut attendre d'une augmentation de l'intensité de la pêche, un accroissement substantiel du rendement constant, les États dont les

nationaux ne participent pas ou n'ont pas participé au cours des dernières années à l'exploitation de ces stocks de poisson, exception faite de l'État riverain adjacent aux eaux dans lesquelles se trouvent les stocks, devraient être tenus de prescrire à leurs ressortissants de s'abstenir de participer à ladite exploitation.

La règle proposée tient compte du fait que dans les conditions indiquées la productivité continue et croissante des stocks de poisson est conditionnée par les mesures que les États, dont les nationaux se livrent à la pêche, ont appliquées et appliquent et que la participation de ressortissants de nouveaux États n'entraînerait aucune augmentation de la quantité de produits utiles. Plutôt qu'une augmentation de la production, l'arrivée de ressortissants de nouveaux États entraînerait presque certainement l'abandon des mesures de conservation en retirant tout intérêt à l'exécution de programmes de conservation coûteux et assujettissants. En fait, cette venue encouragera très probablement les intéressés à penser que si les ressources tombaient à un niveau moins productif, elles seraient moins attrayantes pour les ressortissants d'États lointains. En reconnaissance de « l'intérêt spécial » de l'État riverain, il conviendrait d'exempter ce dernier de l'application de la règle. Les caractéristiques qu'une pêcherie doit présenter pour être soumise à cette règle devraient être régies par des critères stricts et précis et un arbitrage devrait être prévu pour les contestations que ces caractéristiques pourraient susciter. Ces critères devraient permettre de décider: a) si le stock est l'objet de recherches scientifiques raisonnablement appropriées, destinées à permettre d'élaborer et de prendre les mesures nécessaires pour rendre possible le rendement constant maximal; b) si le stock est l'objet d'une réglementation et d'un contrôle raisonnables à l'effet de rendre possible le rendement constant maximal, et si ce rendement dépend ou non de l'application du programme de réglementation et de contrôle; et c) si le stock est exploité de telle manière que l'on ne peut raisonnablement attendre d'une augmentation de l'intensité de la pêche, un accroissement substantiel du rendement constant.

Chapitre III. — Câbles et pipe-lines sous-marins

Les articles de ce chapitre semblent énoncer des principes que, de façon générale, les États-Unis appliquent déjà. Toutefois, le Gouvernement des États-Unis se demande s'il est nécessaire de comprendre dans le projet la stipulation particulière de l'article 37 aux termes de laquelle tout État réglementera la pêche au chalut. A son avis, il serait préférable que cet article, au lieu d'être impératif, se présente sous la forme d'une recommandation qui serait rédigée en termes généraux au lieu de viser uniquement les engins de pêche au chalut.

2. — ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE

Ce projet est divisé en trois parties: chapitre I. — Dispositions générales; chapitre II. — Étendue de la mer territoriale; et chapitre III. — Droit de passage inoffensif.

Chapitre I. — Dispositions générales

Le Gouvernement des États-Unis n'a pas d'observation particulière à formuler au sujet des articles de ce chapitre.

Chapitre II. — Étendue de la mer territoriale

Le Gouvernement des États-Unis a les observations suivantes à présenter au sujet des articles 3, 5 et 7:

Article 3

Cet article se rapporte à la largeur de la mer territoriale. Le Gouvernement des États-Unis approuve le premier alinéa de cet article en tant qu'il constitue l'énoncé d'un fait. Toutefois, il ne l'approuve pas en tant qu'énoncé d'une règle de droit, sauf dans la mesure où cet alinéa reconnaît que la limite traditionnelle des eaux territoriales est de 3 milles. Pour les raisons indiquées dans ses observations précédentes, le Gouvernement des États-Unis estime que les revendications portant sur des eaux territoriales d'une largeur supérieure à 3 milles ne sont pas juridiquement fondées. Comme il considère que ces prétentions ne sont pas justifiées du point de vue du droit international, il approuve à fortiori la règle de droit énoncée au deuxième alinéa aux termes duquel le droit international ne justifie pas l'extension de la mer territoriale au-delà de 12 milles. Conformément à ces vues, le Gouvernement des États-Unis approuve également la règle de droit énoncée au troisième alinéa aux termes duquel le droit international n'oblige pas les États à reconnaître une largeur dépassant les 3 milles, c'est-à-dire qu'il n'oblige pas à reconnaître les prétentions fondées sur une délimitation unilatérale qui ne sont pas généralement acceptées. La pratique des États-Unis a toujours été conforme à cette attitude ainsi qu'en témoignent les protestations officielles qu'ils ont adressées aux gouvernements qui prétendaient donner à leurs eaux territoriales une largeur supérieure à 3 milles, lorsque ces prétentions ne pouvaient se fonder sur des droits historiques.

Article 5

Cet article est relatif aux lignes de base droites. Le Gouvernement des États-Unis a approuvé le projet que la Commission avait précédemment adopté pour cet article. A son avis, le texte actuel est trop général et ne présente pas les garanties que donnait la rédaction précédente. La suppression de la limite des 10 milles pour la longueur des lignes de base qui peuvent être employées, ainsi que la disparition de la stipulation selon laquelle les lignes de base ne doivent pas être situées à plus de 5 milles de la côte, ouvrent la voie à des applications abusives d'un principe qui n'est valable que dans des cas exceptionnels, comme la Cour internationale de Justice l'a précisé dans l'affaire des pêcheries qui opposait le Royaume-Uni et la Norvège.

De plus, il semblait résulter implicitement du projet précédent que, en dehors de raisons historiques, les seules circonstances qui justifiaient l'emploi de lignes de base droites étaient l'existence de profondes échancrures de la côte ou la présence d'îles à proximité immédiate de la côte. En ce qui concerne les îles, les observations précédentes du Gouvernement des États-Unis sont toujours pertinentes.

Bien que, semble-t-il, la Commission ait eu l'intention de fonder les dispositions de cet article sur l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries, ce texte, dans sa rédaction actuelle, paraît aller au-delà de l'arrêt, en ce sens qu'il reconnaît comme raison d'utiliser des lignes de base droites, soit l'existence

de profondes échancrures de la côte, soit la présence d'îles à proximité immédiate de la côte, soit l'existence d'intérêts économiques particuliers, alors que l'arrêt précité ne retient pas l'un quelconque de ces facteurs, mais la combinaison de divers facteurs.

En ce qui concerne les étendues de mer situées en deçà des lignes de base droites, l'article 5 prévoit qu'elles doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. Cela revient simplement à dire que les eaux ne peuvent être traitées comme des eaux intérieures que si ce traitement est justifié, ce qui est un critère impossible à appliquer et un véritable cercle vicieux.

Quant à la disposition aux termes de laquelle les lignes de base ne seront pas tirées vers des rochers ou fonds couvrants et découvrants ou à partir de ceux-ci, elle a l'approbation du Gouvernement des États-Unis.

Article 7

Cet article se rapporte aux baies. Le Gouvernement des États-Unis ne peut approuver la proposition présentée au troisième alinéa selon laquelle l'entrée des baies, si elle n'excède pas 25 milles, peut être fermée par une ligne droite tirée en travers de l'ouverture. La Commission a indiqué dans son commentaire relatif à cet alinéa qu'elle a choisi la longueur de 25 milles parce qu'elle dépassait légèrement le double de « la plus grande étendue de la mer territoriale déclarée admissible au deuxième alinéa de l'article 3 ». Même si elle admettait que la largeur autorisée pour la mer territoriale peut être de 12 milles, ce qu'elle ne fait pas, le Gouvernement des États-Unis ne voit pas pourquoi il en résulterait nécessairement que l'ouverture d'une baie qui peut être fermée par une ligne droite devrait être de 25 milles.

Il semble au Gouvernement des États-Unis que la limite des 10 milles n'ayant pas soulevé d'objections sérieuses dans le passé, elle devrait être maintenue.

Chapitre III. — Droit de passage inoffensif

Le Gouvernement des États-Unis n'a pas d'observation particulière à présenter au sujet des articles de ce chapitre.

10. — Inde

Document A/CN.4/99

A. — OBSERVATIONS TRANSMISES PAR NOTE VERBALE, EN DATE DU 10 FÉVRIER 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE L'INDE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

Régime de la haute mer

Article 2. — Le Gouvernement indien estime souhaitable de préciser que les libertés énumérées dans cet article doivent être exercées conformément aux règles du droit international. Il est admis à l'heure actuelle que la liberté de la haute mer est soumise à certaines exceptions, consacrées par le droit international, qui comportent notamment le droit pour un État riverain de prendre les mesures nécessaires à sa défense. La plu-

part de ces exceptions se trouvent mentionnées dans les articles suivants du projet, et il ne semble pas que la Commission du droit international ait eu l'intention de modifier sérieusement l'usage actuellement établi. Afin d'éviter toute controverse, le Gouvernement indien propose d'ajouter à la fin de l'article 2 la disposition suivante:

« Ces libertés doivent être exercées conformément aux dispositions des articles qui suivent et à d'autres règles du droit international. »

Il convient de rappeler qu'une disposition analogue figure au paragraphe 2 de l'article premier du projet relatif au régime de la mer territoriale.

Article 5. — Le Gouvernement indien a entrepris de reviser les lois indiennes qui ont trait à la marine marchande, et désire réserver pour le moment ses observations au sujet de ce projet d'article.

Article 22. — Le Gouvernement indien estime que cet article devrait être modifié de façon à autoriser aussi le droit de poursuite d'un navire étranger dans le cas où la poursuite a commencé dans la zone contiguë, quoique en dehors de la mer territoriale. Si ce droit n'est pas reconnu, la zone contiguë perd beaucoup de son utilité, et il serait dans ce cas assez vain de vouloir en créer une.

Articles 24 à 30. — Le Gouvernement indien n'a pas d'observation à présenter au sujet de l'article 24. Il juge cependant inacceptables les principes qui sont à la base des projets d'articles 25, 26, 27, 28, 29 et 30. Ces articles ne protègent pas les intérêts légitimes des États riverains et sont en particulier peu équitables à l'égard de pays sous-développés dont la population toujours plus nombreuse doit, pour s'alimenter, compter de plus en plus sur les ressources biologiques des mers côtières, et qui, pour des raisons d'ordre politique, n'ont pu, jusqu'à présent, faire valoir leurs droits à accroître leurs flottes de pêche. Le Gouvernement indien estime qu'un État riverain devrait avoir le droit exclusif et absolu de prendre des mesures de conservation en vue de protéger les ressources biologiques de la mer dans une zone suffisante de haute mer contiguë à ses côtes. Si ce droit de l'État riverain n'est pas reconnu, les États disposant d'une flotte de pêche développée risquent de se livrer sans discernement à une exploitation des ressources biologiques de la mer contiguë à la côte d'un autre État, ce qui porterait un préjudice grave à cet État et à sa population. Le Gouvernement indien pense qu'il serait regrettable de conférer à un État le droit de prendre des mesures de conservation ou de créer des zones de conservation dans des régions de la haute mer contiguë à la côte d'un autre État, pour la seule raison que ses ressortissants se sont auparavant livrés à la pêche dans ces régions. C'est avant tout à l'État riverain qu'il incombe et qu'il appartient de veiller à la conservation des ressources biologiques dans les régions de la haute mer contiguës à ses côtes. Le Gouvernement indien ne pense pas que le droit de pêche dans les régions de la haute mer contiguës aux côtes d'un État doive être refusé aux autres États, mais, lorsque l'État riverain a adopté des mesures de conservation, les autres États peuvent chercher à conclure un accord satisfaisant avec cet État. Le Gouvernement indien estime que l'exercice de ce droit par l'État riverain serait conforme à l'intérêt général de la communauté

internationale et ne porterait nullement atteinte à la liberté de pêcher de bonne foi en haute mer, dont bénéficient tous les États. Le Gouvernement indien attache une grande importance à ces articles et aimerait qu'ils soient examinés à nouveau, compte tenu des observations qu'il vient de présenter.

Le Gouvernement indien propose d'apporter à ces articles les amendements ci-après :

Article 25. — Insérer à la deuxième ligne les mots « contiguë à ses côtes » entre les mots « haute mer » et le mot « où ».

Article 26. — Insérer, à la troisième ligne, les mots « située à plus de 100 milles de la côte d'un État », après les mots « haute mer ».

Article 28. — Cet article devient inutile si les amendements à l'article 25 sont adoptés.

Article 29. — Au paragraphe 1, ajouter un point et virgule à la suite des mots « où cet intérêt existe », et remplacer le dernier membre de phrase de ce paragraphe par le texte suivant :

« Toutefois, un État dont les nationaux se livrent ou peuvent se livrer à la pêche dans lesdites régions peut prier l'État riverain d'engager avec lui des négociations au sujet desdites mesures. »

Au paragraphe 2, alinéa *a*, supprimer le mot « scientifiquement »; alinéa *b*, remplacer cet alinéa par le texte suivant : « Si elles sont raisonnables »; alinéa *c* : ajouter à la fin de cet alinéa les mots : « en tant que tels ».

Article 30. — Peut être supprimé.

Articles 31 à 35. — Le Gouvernement indien préférerait attendre qu'une décision définitive ait été prise sur la question de la procédure arbitrale avant de présenter ses observations au sujet de ces articles.

Annexes aux articles relatifs au régime de la haute mer. — Les observations que le Gouvernement indien tient à formuler à leur sujet sont identiques à celles qu'il a faites au sujet des articles 24 à 33.

Régime de la mer territoriale

Article premier. — Le Gouvernement indien propose d'ajouter à la fin du paragraphe 2 le texte suivant :

« Toutefois, aucune disposition desdits articles ne saurait modifier les droits et obligations des États qui découlent de relations ou de coutumes particulières ou qui résultent des clauses d'un traité ou d'une convention. »

Article 3. — Le Gouvernement indien ne peut accepter le paragraphe 3 de cet article qui est en contradiction avec les dispositions du paragraphe 2 et leur retire toute signification. Il propose de supprimer le paragraphe 3 et de rédiger le paragraphe 2 comme suit :

« La largeur maximum de la mer territoriale peut être fixée à 12 milles; chaque pays, quelle que soit la configuration géographique de ses côtes, est libre de fixer, en deçà de ce maximum, une limite d'application pratique. »

Article 5. — Le Gouvernement indien propose de remplacer, au paragraphe 1, le mot « région » par le mot « zone ».

Article 7. — Les observations du Gouvernement indien concernant cet article seront communiquées ultérieurement par télégramme.

Articles 8, 9 et 13. — Les observations du Gouvernement indien concernant ces articles seront communiquées ultérieurement par télégramme.

Article 16. — Le Gouvernement indien propose d'ajouter, à la fin du paragraphe 1, le membre de phrase suivant :

« Sauf si l'état de guerre ou l'état d'urgence ont été déclarés par l'État riverain ».

Article 19. — Le Gouvernement indien propose d'ajouter à cet article un nouvel alinéa *a*, rédigé comme il est indiqué ci-après, les alinéas *a*, *b*, *c*, *d* et *e* du texte actuel devenant les alinéas *b*, *c*, *d*, *e* et *f* du texte modifié :

« *a*) Le commerce des armes, munitions et matériel de guerre, ainsi que le commerce d'autres produits et marchandises destinés, directement ou indirectement, à l'approvisionnement de forces militaires. »

Document A/CN.4/99/Add.3

B. — NOTE VERBALE, EN DATE DU 17 AVRIL 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE L'INDE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

Le représentant permanent de l'Inde auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général des Nations Unies et a l'honneur de se référer aux observations du Gouvernement de l'Inde, transmises dans sa note n° 325, en date du 10 février 1956, concernant le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale adoptés à titre provisoire par la Commission du droit international.

Le Gouvernement de l'Inde ne juge acceptable l'article 13 du régime de la mer territoriale qu'à condition d'y ajouter la restriction suivante :

« Toutefois, si un port est situé à l'embouchure ou près de l'embouchure d'un fleuve, ou sur l'estuaire d'un fleuve, la mer territoriale sera mesurée à partir de la limite la plus éloignée qui sera notifiée par le Gouvernement ou les autorités portuaires, à la juridiction desquels le port est soumis, aux fins d'assurer le pilotage d'entrée et de sortie et la sécurité de la navigation en provenance et à destination du port. »

Le Gouvernement de l'Inde n'a pas d'observation à présenter sur les articles 8 et 9. Les observations concernant l'article 7 seront transmises à bref délai¹⁰.

11. — Irlande

Document A/CN.4/99/Add.4

LETTRE DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES D'IRLANDE EN DATE DU 20 AVRIL 1956

[Texte original en anglais]

Conformément aux instructions que j'ai reçues du Ministre des affaires étrangères, j'ai l'honneur de me

¹⁰ Par une note verbale, en date du 23 août 1956, le représentant permanent de l'Inde auprès de l'Organisation des Nations Unies a notifié au Secrétaire général que le Gouvernement de l'Inde n'a pas d'observation à présenter sur l'article 7.

référer à votre lettre du 31 janvier 1956 relative au rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session (LEG.292/9/01; LEG.292/8/01) et de vous informer que le Gouvernement de l'Irlande a pris connaissance avec intérêt et satisfaction du projet d'articles relatifs au régime de la haute mer et du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale adoptés par la Commission du droit international à sa septième session. Le Gouvernement de l'Irlande estime cependant que les États admis comme membres de l'Organisation des Nations Unies à la dixième session de l'Assemblée générale n'ont pu disposer du temps nécessaire pour étudier cette importante question et élaborer les observations y relatives; il souhaite en conséquence réserver pour le moment son jugement sur les différents articles et notamment sur le chapitre II du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale.

Néanmoins, sans vouloir se prononcer sur l'ensemble de la question, le Gouvernement de l'Irlande saisit cette occasion de faire, à propos de l'article 5 du projet d'articles relatifs au régime de la haute mer, la communication suivante:

L'article 5 stipule qu'aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres États, un navire devra, soit être la propriété de l'État, soit être pour plus de la moitié la propriété:

1) De personnes résidant effectivement sur le territoire dont le navire bat le pavillon, et qui sont soit des nationaux de cet État, soit légalement domiciliées sur son territoire; ou

2) D'une société en nom collectif ou en commandite dont la majorité des membres possèdent les qualités énumérées au paragraphe précédent; ou

3) D'une société par actions constituée conformément à la législation de cet État et y ayant son siège effectif.

Aux termes de la loi sur la marine marchande de 1955, seuls le gouvernement ou un ministre d'État, un citoyen irlandais ou une compagnie irlandaise sont autorisés, sans restriction aucune, à être propriétaires ou copropriétaires d'un navire irlandais. La loi ne fait aucune distinction entre les citoyens irlandais résidant effectivement en Irlande et ceux qui résident effectivement à l'étranger.

De plus, une disposition de la loi prévoit la possibilité d'octroyer, par décret du gouvernement, l'immatriculation en Irlande et le droit à la propriété en Irlande à des citoyens d'un autre État et à des compagnies immatriculées dans un autre État si cet autre État autorise lui-même les citoyens irlandais et compagnies irlandaises à être propriétaires ou copropriétaires d'un navire navigant sous son pavillon. Un seul décret de cette nature a été pris jusqu'à présent.

12. — Islande

Document A/CN.4/99/Add.2

NOTE VERBALE, EN DATE DU 6 AVRIL 1956, DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES D'ISLANDE

[Texte original en anglais]

Le Ministère des affaires étrangères de l'Islande présente ses compliments à Son Excellence M. le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et se

réfère à la note du 24 août 1955 (LEG.292/9/01) par laquelle le Service juridique pria le Gouvernement islandais de formuler ses observations au sujet du document A/CN.4/94 qui contient le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session. Le Gouvernement islandais a l'honneur de présenter les observations suivantes:

I. — Observations préliminaires

Le Gouvernement islandais a étudié les articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale qui ont été présentés dans le rapport de la Commission du droit international. Ces deux régimes étant étroitement connexes, les observations ci-dessous s'appliqueront aux deux séries d'articles, toutes les fois que ce sera nécessaire.

Les dispositions fondamentales seront examinées en premier lieu (II), puis certaines autres dispositions feront l'objet d'observations (III).

II. — Dispositions d'une importance capitale

A. *Lignes de base.* — Le Gouvernement islandais estime que la Commission du droit international a fait un travail extrêmement utile en rédigeant à nouveau les articles 4 et 5 du projet relatif à la mer territoriale. Ces articles constituent un net progrès par rapport aux projets précédents. Toutefois, le Gouvernement islandais juge nécessaire de proposer la suppression de la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 5. Cette phrase stipule que les lignes de base ne seront pas tirées vers des rochers ou fonds couvrants et découvrants ou à partir de ceux-ci. Or, dans l'affaire des pêcheries anglo-norvégiennes, la Cour internationale de Justice a confirmé qu'il était licite d'employer des rochers couvrants et découvrants comme points de base, ce que fait souvent la législation islandaise en vigueur.

B. *Baies.* — L'article 7 du projet relatif à la mer territoriale constitue aussi un net progrès par rapport aux projets antérieurs. Là encore, la Commission a fait œuvre utile, et il convient de l'en féliciter. Cette observation vaut particulièrement pour le paragraphe 5 de l'article 7 sans lequel le projet aurait été inacceptable. Toutefois, le paragraphe 5 devrait s'appliquer à tous les paragraphes qui le précèdent.

C. *Largeur de la mer territoriale.* — La Commission désire prendre connaissance des observations des gouvernements avant de rédiger le texte définitif de l'article 3 du projet relatif à la mer territoriale. Toutefois, la Commission a formulé à titre préliminaire certains postulats fondamentaux.

Au paragraphe 1 de l'article 3, la Commission reconnaît que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la limitation traditionnelle de la mer territoriale à 3 milles. Il ne semble pas approprié d'appeler la prétendue règle des 3 milles « la limitation traditionnelle ». Comme la Commission le reconnaît elle-même, la pratique n'est pas uniforme en la matière. Il eût été, semble-t-il, parfaitement suffisant que la Commission mentionne ce fait.

Aux termes du paragraphe 2 de l'article 3, la Commission estime que le droit international ne justifie pas l'extension de la mer territoriale au-delà de 12 milles. Le Gouvernement islandais, on le verra ci-dessous plus en détail, ne partage pas cette opinion.

Aux termes du paragraphe 3 de l'article 3, la Commission considère que le droit international n'oblige pas les États à reconnaître une largeur dépassant les 3 milles.

Les opinions exprimées à l'article 3 semblent constituer un très curieux mélange et être véritablement incompatibles. D'une part, on donne apparemment à la prétendue limite des 3 milles une importance capitale qui, de l'avis du Gouvernement islandais, est tout à fait injustifiée. D'autre part, une limite supérieure à 12 milles serait, semble-t-il, jugée illicite même si elle était reconnue par d'autres États ou si elle se fondait sur des considérations locales. Le Gouvernement islandais n'a pu découvrir de justification raisonnable pour ces postulats.

Le régime traditionnel de la mer se caractérise par une sorte de compromis entre la juridiction de l'État riverain sur les eaux adjacentes à ses côtes et la liberté des mers au-delà de cette zone. La première de ces règles a la même valeur juridique que la seconde. Ce serait une erreur que de la considérer comme une exception à un principe. La difficulté a toujours consisté, et consiste encore, à tracer la ligne de démarcation.

Étant donné la pratique des États, il semble impossible que puisse être acceptée une règle générale fixant avec précision l'étendue de la mer territoriale. Un groupe d'États paraît favorable à la conclusion d'une convention générale fondée sur le système de la limite des 3 milles. La conclusion d'une pareille convention supposerait qu'un grand nombre d'États, actuellement opposés à cette limite, abandonnent leurs objections. Cela n'est guère concevable.

Dans son arrêt relatif à l'affaire des pêcheries, la Cour a déclaré, à propos de l'affirmation du Gouvernement du Royaume-Uni, selon laquelle la prétendue règle des 10 milles doit être considérée comme règle de droit international en ce qui concerne la ligne de fermeture des baies :

« Dans ces conditions, la Cour estime nécessaire d'observer que si la règle des 10 milles a été adoptée par certains États, aussi bien dans leurs lois nationales que dans leurs traités et conventions, et si certaines décisions arbitrales en ont fait application entre ces États, d'autres États, en revanche, ont adopté une limite différente. En conséquence, la règle des 10 milles n'a pas acquis l'autorité d'une règle générale de droit international¹¹. »

Il paraît évident que ce raisonnement a une valeur tout aussi grande à l'égard de l'affirmation selon laquelle il faudrait considérer la limite des 3 milles comme une règle de droit international.

Ainsi que le rapporteur de la Commission du droit international l'a indiqué, la pratique diffère beaucoup selon les États et, dans les divers rapports du rapporteur, plusieurs limites ont été proposées variant de 3 milles à 12 milles. Dans son rapport, la Commission du droit international signale que, pendant les débats sur cette question, douze suggestions différentes ont été faites¹².

Il ne serait possible d'établir un système uniforme qu'en adoptant des limites très étendues. Un système uniforme n'impliquerait pas que tous les États accepteraient la limite des 3 milles. Au contraire, les États qui

y sont favorables devraient être prêts à accepter une largeur beaucoup plus grande. S'ils ne sont pas favorables, il semble que la seule solution consisterait à accepter le principe des systèmes régionaux ou locaux, ce qui serait conforme à la pratique actuelle. Le Gouvernement islandais est prêt à étudier toute proposition raisonnable de cette nature.

La question de la largeur de la mer territoriale est évidemment liée étroitement à celle des zones contiguës et ne saurait être traitée isolément. Si l'État exerce une compétence juridictionnelle au large de ses côtes, c'est parce que certains intérêts lui sont reconnus dans les eaux baignant ses côtes. Un de ces intérêts est la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche dans la zone côtière. La nécessité d'une mer territoriale étendue se présente par exemple, pour l'Islande, sous un jour très différent selon que l'on admet ou non l'existence d'une zone contiguë. Dans une communication précédente, le Gouvernement islandais a déjà fait connaître ses raisons :

« ... 2. La manière de voir du Gouvernement islandais en ce qui concerne la compétence juridictionnelle en matière de pêche, telle qu'elle s'est formée à la faveur de l'expérience, peut être exposée comme suit :

« Les recherches faites en Islande ont permis de constater de façon certaine que le territoire repose sur un socle ou plateau continental dont les contours suivent ceux de la côte elle-même (voir carte provisoire, p. 55) et au-delà duquel commencent les fonds de la haute mer proprement dite. On trouve sur cette plate-forme de très riches bancs de pêche et des lieux de frai de la préservation desquels dépend l'existence même du peuple islandais. Le territoire, en lui-même, est infertile et presque tous les produits de première nécessité doivent être importés et financés par l'exportation de produits de l'industrie de la pêche. On peut dire, en toute vérité, que les fonds de pêche côtiers sont la condition *sine qua non* de l'existence du peuple islandais et que c'est grâce à eux que le territoire reste habitable. Le Gouvernement islandais considère de son droit et de son devoir de prendre, unilatéralement, toutes les mesures nécessaires pour protéger ces ressources, et les documents ci-joints montrent qu'il se conforme effectivement à cette ligne de conduite. Il considère qu'il n'est pas logique que l'on puisse empêcher les ressortissants étrangers de pomper du pétrole sur le plateau continental et que l'on n'ait pas le droit, au même titre, de les empêcher d'épuiser d'autres ressources liées, elles aussi, à la même partie du lit de la mer. »

« 3. Le Gouvernement islandais ne prétend pas qu'il faille nécessairement appliquer, dans tous les pays, la même règle. Il estime, au contraire, que chaque cas doit être étudié séparément et que l'État riverain peut, jusqu'à une distance raisonnable de ses côtes, déterminer quelles sont les mesures à prendre pour protéger ses pêcheries côtières en fonction de considérations économiques, géographiques, biologiques et autres¹³. »

La manière de voir du Gouvernement islandais n'a pas changé.

¹¹ *Affaire des pêcheries, Arrêt rendu le 18 décembre 1951, I. C. J. Recueil 1951, p. 131.*

¹² *Documents officiels de l'Assemblée générale, neuvième session, Supplément n° 9, par. 68.*

¹³ *Ibid., huitième session, Supplément n° 9, annexe II, section 8.*

Le Gouvernement islandais a eu récemment l'occasion d'exposer au Conseil de l'Europe ses vues à cet égard dans un mémoire daté de septembre 1954 ainsi que dans un mémoire additionnel d'octobre 1955. Dans le premier de ces mémoires on peut lire qu'entre 1662 et 1859, la limite des zones de pêche réservées aux nationaux islandais autour de l'Islande était de 16 milles, toutes les baies étant aussi fermées aux bateaux de pêche étrangers. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le Gouvernement danois cessa de faire observer les limites établies et, en 1901, il conclut avec le Royaume-Uni un accord établissant la « règle » des 10 milles pour les baies et une zone de pêche réservée de 3 milles autour de l'Islande. Ces limites restèrent en vigueur jusqu'au moment où l'accord vint à expiration en 1951 après avoir été dénoncé par le Gouvernement islandais comme ses clauses le permettaient. Depuis de nombreuses années, il était évident qu'une exploitation abusive entraînait une diminution rapide des ressources en poisson de sorte que, si des mesures positives n'étaient pas prises, les bases de l'économie du pays risquaient d'être détruites.

Au cours de ces dernières années, le Gouvernement islandais a pris des dispositions pour faire respecter sa compétence juridictionnelle sur les pêcheries du plateau continental conformément aux dispositions de la loi de 1948 concernant la conservation scientifique de ces pêcheries. Les mesures adoptées jusqu'à présent n'ont répondu que partiellement aux nécessités de la situation, mais elles se sont déjà révélées extrêmement utiles et elles démontrent clairement l'importance capitale de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche qui est la base de l'économie du pays. Il ne faut pas oublier à cet égard que les pêcheurs étrangers, loin de subir un préjudice, ont profité des mesures prises dont le résultat est une augmentation des ressources en poisson et un accroissement des prises au large de l'Islande. Cette question est traitée plus en détail dans les mémoires susmentionnés qui ont été présentés au Conseil de l'Europe.

Les articles rédigés jusqu'à présent par la Commission ne prévoient pas de zone contiguë pour l'exercice de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche. Dans ces conditions, la protection des intérêts en jeu nécessitera l'existence d'une mer territoriale très large. Si, en revanche, il est prévu une zone contiguë, il faudra modifier le texte de l'article 2 du projet relatif à la haute mer.

Le chapitre II du projet relatif à la haute mer (articles 24-33) traite de la conservation des ressources biologiques de la haute mer. Bien que les articles de ce chapitre reconnaissent les intérêts spéciaux des États riverains, il est certain qu'ils n'accordent pas à ces derniers la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche. Ils prévoient que les mesures nécessaires pour la conservation doivent être prises, si possible, par voie d'accords internationaux. A défaut d'accord, l'État riverain peut adopter les mesures nécessaires, mais ces mesures ne doivent notamment pas avoir d'effet discriminatoire à l'encontre des pêcheurs étrangers. Ce système est équitable s'il s'applique à la région située au-delà de la limite de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche dans la zone côtière, à condition que les intérêts de cet État en la matière soient suffisamment protégés. Bien entendu, dans la zone où s'exerce la compétence juridictionnelle exclusive au large

de ses côtes, l'État riverain peut interdire la pêche aux pêcheurs étrangers. C'est un fait incontestable. Mais dire que la limite est fixée à 3 milles par exemple, c'est émettre une proposition qui n'est fondée sur rien de concret. Ce qu'il faut, c'est que l'État riverain apprécie quels sont ses besoins jusqu'à une distance raisonnable. Cette distance peut varier considérablement d'un pays à l'autre en fonction de considérations économiques, géographiques, biologiques et autres. Par exemple, il est possible qu'un pays pour lequel les pêcheries côtières ne présentent pas d'intérêt particulier estime qu'une zone de faible largeur lui suffit, tandis qu'un pays comme l'Islande, dont la vie économique dépend de ses pêcheries côtières, jugera la même largeur absolument inacceptable. De même, des pays riverains d'une mer étroite comme la mer du Nord ne sont pas dans la même situation qu'un pays éloigné de toute autre terre. *L'État riverain est le mieux placé pour étudier et déterminer ses besoins en la matière et il doit le faire (jusqu'à une distance raisonnable qui ne sera pas nécessairement limitée à 12 milles).*

Bien que, pour assurer la conservation, il soit raisonnable et nécessaire, au-delà de la limite de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche dans la zone côtière, de recourir à des accords internationaux stipulant que les pêcheurs étrangers auront les mêmes droits que les pêcheurs locaux, ces accords ne sauraient remplacer cette compétence d'une manière satisfaisante. C'est là le nœud de la question et il faut aborder le problème en tenant compte des réalités.

En conséquence, le Gouvernement islandais n'est pas d'avis que les articles relatifs à la conservation adoptés par la Commission réduisent l'importance de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche dans la zone côtière. En d'autres termes, les articles relatifs à la conservation auraient pour effet de compléter la juridiction dans la zone côtière. En aucun cas, ils ne peuvent se substituer à elle.

III. — Autres dispositions

L'article 2 du projet d'articles relatifs à la haute mer prévoit la liberté de la pêche en haute mer. Comme il a été dit ci-dessus, ce texte devra être modifié si une zone contiguë pour l'exercice de la compétence juridictionnelle exclusive en matière de pêche est prévue.

L'article 22 du même projet traite du droit de poursuite. Le texte du paragraphe 3 devra être modifié de manière à viser aussi l'identification et la poursuite par des aéronefs de même que l'identification depuis la côte.

Article 24. Mêmes observations que pour l'article 2 ci-dessus.

13. — Israël

Document A/CN.4/99/Add.1

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR UNE NOTE VERBALE, EN DATE DU 21 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE D'ISRAËL AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

I

Par la présente note, le Gouvernement d'Israël communique ses observations, conformément aux dis-

positions du statut de la Commission du droit international et pour répondre à la demande qui lui a été adressée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Il tient avant toute chose à déclarer officiellement qu'il apprécie à sa juste valeur le travail accompli par la Commission du droit international, son rapporteur spécial, le professeur J. P. A. François, et la Division du développement et de la codification du droit international du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, pour la codification et le développement progressif du droit international, en ce qui concerne le régime de la haute mer et le régime de la mer territoriale. Quel que soit le résultat final qui sera obtenu dans ces importants domaines, il est un point dont on ne saurait douter: c'est la haute valeur scientifique des documents préparés sur ces questions et qui constituent des points de repère capitaux, qui aideront certainement à élucider les aspects juridiques du problème. Mais le Gouvernement d'Israël estime nécessaire également de faire observer que les problèmes soulevés par ces deux questions ne sont pas tous uniquement, voire essentiellement, de caractère juridique. Les éléments non juridiques devront en temps utile faire l'objet, devant les organes compétents, de la même attention et de la même pénétration que celles dont la Commission du droit international a fait preuve lorsqu'elle a étudié les aspects juridiques.

A propos de la manière dont les rapports de la Commission sont présentés, le Gouvernement d'Israël se permet de formuler quelques observations dans l'espoir qu'à la huitième session, la Commission, son rapporteur général et le Secrétariat pourront étudier le problème assez technique que l'on va exposer. Il se rend parfaitement compte des difficultés d'ordre administratif qui retardent l'élaboration des rapports de la Commission ainsi que la distribution des comptes rendus analytiques officiels de ses débats. Mais en même temps, il semble que l'on doive considérer les comptes rendus des délibérations de la Commission comme faisant partie intégrante de ses rapports. A vrai dire, on ne peut comprendre parfaitement les diverses formules proposées par la Commission soit dans ses projets d'articles, soit dans ses commentaires, si l'on n'a pas pris connaissance avec soin des débats qu'elle a consacrés à des articles ou à des commentaires donnés avant de les adopter définitivement. De plus, à vouloir incorporer dans le rapport des parties du commentaire se référant à de précédents rapports de la Commission, on crée une certaine confusion qui aurait pu être évitée; c'est là une formule qu'il faudrait abandonner. Le Gouvernement d'Israël estime qu'il serait utile, aussi bien lors de l'examen du projet définitif élaboré par la Commission et qui sera inscrit à l'ordre du jour provisoire de la onzième session de l'Assemblée générale que lors de toutes autres discussions qui pourront s'instituer ultérieurement, que le rapport de la Commission, ou tout document préparé par le Secrétariat pour accompagner ce rapport, expose en détail et de façon circonstanciée l'historique complet de chaque article avec son commentaire; on pourrait y joindre une étude chronologique des différents projets et des propositions s'y rapportant, qui ont été présentés au cours des délibérations de la Commission, qu'il s'agisse de ceux qui ont été adoptés par elle et sont reproduits dans les rapports sur les sessions annuelles, ou de ceux qui n'ont pas été adoptés. Ce résumé synoptique devrait, en outre, contenir d'abondantes références aux comptes rendus analytiques et à la documentation utilisée par la Com-

mission lors de sa huitième session ou de toute session antérieure au cours de laquelle un point donné a été examiné. A cet égard, le Gouvernement d'Israël estime également que ce rapport aurait une plus grande valeur scientifique et politique s'il était possible d'y inclure des références analogues en ce qui concerne les travaux de la Conférence pour la codification du droit international, qui a eu lieu à La Haye en 1930. La documentation relative aux années un peu reculées étant assez difficile à consulter, les divers organes intéressés se doivent de fournir quelques renseignements pouvant y suppléer.

II

Dans la note qu'il a adressée au Secrétariat le 24 janvier 1950 (voir A/CN.4/19), le Ministère des affaires étrangères a fourni un exposé préliminaire des lois en vigueur dans l'État d'Israël sur la question des eaux territoriales et du régime de la haute mer. Répondant à une deuxième demande qui lui avait été faite par le Secrétaire général en vue de la préparation d'autres volumes de la Série législative des Nations Unies (publication que le Gouvernement d'Israël apprécie hautement), de nouvelles données du même genre ont été communiquées au Secrétaire général par le Ministère des affaires étrangères dans une note en date du 13 décembre 1955. Il y a lieu de faire observer que, comme on peut le constater d'après les dates des lois auxquelles se réfèrent ces communications, cette législation a été en grande partie édictée par les autorités de la puissance mandataire, antérieurement à l'indépendance de l'État d'Israël. Dès les premiers temps de son existence en tant qu'État indépendant, l'Assemblée législative de l'État d'Israël a décidé, essentiellement afin d'éviter un hiatus et pour des raisons évidentes de commodité, de proroger l'ensemble des lois promulguées et appliquées par la puissance mandataire. Les textes législatifs adoptés ultérieurement ont eu principalement — mais non uniquement — pour objet d'apporter diverses modifications à la législation antérieure ainsi maintenue en vigueur. On doit donc prendre les divers exposés de la législation existante qui ont été communiqués à plusieurs reprises pour aider la Commission du droit international dans ses travaux, pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire l'exposé de lois qui, pour la plupart, ne traduisent pas encore, ou du moins ne traduisent pas nécessairement, la politique générale du pays sur les questions auxquelles elles se rapportent. Cette politique générale est d'ailleurs en cours d'élaboration et il faudra encore un certain temps avant qu'elle soit définitivement mise au point. On peut illustrer par un exemple typique cet aspect du problème. Dans beaucoup de dispositions de droit interne, la largeur de la mer territoriale a été fixée selon la règle des 3 milles et il existe sur la même question d'autres lois qui reflètent fidèlement la politique suivie en la matière par le Royaume-Uni en tant que puissance mandataire. Or, l'attitude du Royaume-Uni, pour tout ce qui touche le droit de la mer, se fonde sur un certain nombre de considérations de politique générale et d'intérêt qui sont particulières à ce pays. Comme on pourra le constater dans la suite de ces observations, le Gouvernement d'Israël est arrivé sur ce point à des conclusions qui sont différentes de celles du Royaume-Uni. En ce qui concerne l'action internationale, le Gouvernement a pris les mesures nécessaires pour faire savoir officiellement ce que sont ses vues. Il ne lui a pas encore été possible de prendre

toutes les mesures qui s'imposent sur le plan législatif en vue de modifier sa législation nationale de façon à la rendre pleinement conforme à l'attitude qu'il a adoptée sur le plan international. C'est pourquoi, en aucun cas et pour aucune fin, on ne doit considérer la législation interne d'Israël sur le droit de la mer comme représentant les vues du gouvernement et du Parlement sur ce point ou comme témoignant de ce qu'est la pratique de l'État d'Israël en la matière, car cette législation est presque entièrement un « legs » des anciens maîtres du pays.

Les deux mesures les plus importantes prises par le Gouvernement d'Israël sur le plan international à propos des questions à l'étude ont trait, l'une au plateau continental (régions sous-marines), l'autre à la largeur de la mer territoriale. Dans une note verbale en date du 17 mars 1952 (A/2456, p. 60 à 62) de la délégation permanente d'Israël auprès de l'Organisation des Nations Unies, on trouve exposées quelques-unes des vues générales du gouvernement sur la manière dont la Commission du droit international a précédemment rédigé le projet d'articles sur le plateau continental. Depuis lors, dans une proclamation en date du 3 août 1952, le Gouvernement d'Israël a décidé que sa juridiction s'étendrait aux zones sous-marines (plateau continental) contiguës aux côtes d'Israël.

On trouvera ci-après une traduction de la proclamation officielle de cette décision, qui a été publiée dans le *Yalkout Hapirsoumim* (Journal officiel), n° 244 du 11 août 1952, page 989.

« PROCLAMATION

« *Attendu* que des recherches scientifiques récentes ont révélé la présence de richesses minérales et d'autres ressources naturelles dans les régions sous-marines contiguës aux côtes d'Israël,

« *Attendu*, en outre, qu'il est souhaitable de prendre des mesures pour sauvegarder ces ressources et faire en sorte qu'elles restent disponibles en vue de recherches ou de leur utilisation et de leur exploitation, et

« *Attendu*, enfin, que plusieurs autres États ont pris des mesures pour exercer leur juridiction sur les régions sous-marines contiguës à leurs côtes,

« *Pour ces raisons*, le Gouvernement d'Israël proclame et fait savoir publiquement ce qui suit :

« 1) Le territoire de l'État d'Israël englobe le lit de la mer et le sous-sol des régions maritimes contiguës aux côtes d'Israël et situées en dehors des eaux territoriales, dans la mesure où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles de ces régions.

« 2) Aucune disposition du paragraphe 1 ci-dessus ne porte atteinte, en tant que haute mer, au régime des eaux situées au-dessus desdites zones sous-marines et en dehors des eaux territoriales d'Israël. »

12 Av 5712 (3 août 1952)

D'ordre du gouvernement
Le Secrétaire adjoint du gouvernement
Hannah EVEN-TOV

Peu de temps après, le Parlement (Knesset) a voté un texte aux termes duquel cette proclamation est devenue une loi dont on trouvera ci-dessous la traduction¹⁴.

¹⁴ Adoptée par le Parlement le 25 Chevat 5713 (10 février 1953) et publiée dans *Sefer ha-Khoukim*, n° 120, du 5 Adar (10 février

N° 21; LOI SUR LES RÉGIONS SOUS-MARINES, 5713 — 1953

1. a) Le territoire de l'État d'Israël englobe le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes d'Israël mais situées en dehors des eaux territoriales d'Israël, dans la mesure où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles situées dans lesdites régions.

b) Aucune disposition du paragraphe a ci-dessus ne porte atteinte au régime des eaux surjacentes desdites régions sous-marines, situées hors des eaux territoriales d'Israël, en tant que haute mer.

En ce qui concerne la largeur de la mer territoriale, le gouvernement a décidé, après avoir examiné attentivement tous les éléments en cause, de l'augmenter dans des limites raisonnables au-delà de la limite dite traditionnelle de 3 milles. En l'occurrence, la limite raisonnable a été portée à 6 milles marins à partir de la laisse de basse mer. Cette décision est officiellement consignée dans un avis publié dans *Yalkout Hapirsoumim*, n° 442, du 29 septembre 1955, page 1, dont voici la teneur :

« DÉCISION GOUVERNEMENTALE EN DATE DU 24 ELOUL 5715 (11 septembre 1955)

« *Avis concernant la frontière maritime de l'État d'Israël*

« La frontière maritime de l'État d'Israël est placée à une distance de 6 milles marins de la côte, mesurée à partir de la laisse de basse mer, et les régions de la mer situées entre la laisse de basse mer susmentionnée et la frontière maritime, ainsi que l'espace aérien surjacent, constituent les zones maritimes d'Israël. »

Le Ministère des affaires étrangères a jugé bon, en l'occurrence, d'adresser à tous les pays avec lesquels il entretient des relations diplomatiques, et pour information au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et aux institutions spécialisées que la question peut intéresser, notification officielle des termes de la proclamation gouvernementale (bien qu'en droit strict, il n'ait pas été dans l'obligation de le faire, le document en question ayant été publié comme faisant partie des textes officiels d'Israël qui paraissent régulièrement dans *Yalkout Hapirsoumim* (Journal officiel) et peuvent, par conséquent, être consultés par les autres gouvernements chaque fois que ceux-ci le désirent).

III

Le Gouvernement israélien ne formulera pas, pour le moment, d'observations sur la manière dont la Commission a disposé les articles, sauf en ce qui concerne les détroits. D'ailleurs, avant de présenter des observations détaillées au sujet de ces articles, il est nécessaire de dire quelques mots sur certains problèmes généraux qui revêtent une importance capitale.

Le premier de ces problèmes est celui de la largeur de la mer territoriale qui fait actuellement l'objet de l'article 3 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale. A certains égards, cet article est la pierre angulaire de l'ensemble des propositions de la Commission relatives à la haute mer et à la mer territoriale, mais

1953), p. 53; le projet de loi et un commentaire explicatif avaient été publiés dans *Hatza'ot Khok*, n° 133, du 20 Av 5712 (11 août 1952), p. 332. Traduction anglaise des *Lois de l'État d'Israël*, vol. 7, 5713-1952/3, traduction officielle de l'hébreu, p. 41.

le Gouvernement israélien est d'avis que le problème dépasse en fait de beaucoup la portée d'un simple problème de technique juridique. Il est de notoriété publique qu'un certain nombre d'états de tension dans les relations internationales sont nés de graves conflits d'intérêts où la notion même de mer territoriale joue un rôle important. Les travaux de la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer, qui s'est tenue à Rome en avril 1955, ne laissent guère espérer, de l'avis du Gouvernement israélien, qu'il sera possible d'élaborer, sur des bases techniques et scientifiques, une série de principes valables pour le monde entier, permettant d'établir un régime juridique satisfaisant. Si l'on relit, au XX^e siècle, les ouvrages classiques traitant de cette matière, après avoir pris connaissance des études remarquables de M. Wyndham Walker, *The British Year Book of International Law*, vol. 22 (1945), p. 210, et de M. H. S. K. Kent, *The American Journal of International Law*, vol. 48 (1954), p. 537, il apparaît que ce que l'on nomme parfois la règle traditionnelle des 3 milles et la rigueur de son application tirent leur origine d'un concours de circonstances fortuites dont l'importance actuelle est négligeable. On ne saurait admettre sans examen que l'on soit fondé aujourd'hui à transposer la règle traditionnelle et à l'appliquer strictement dans d'autres parties du monde où les conditions sont entièrement différentes de celles qui prévalaient au moment où cette règle est venue donner une solution à une controverse classique de la période de formation du droit international moderne. Faisant abstraction de toute considération tenant aux besoins particuliers de certains États, on ne peut manquer d'être impressionné par le fait que les deux auteurs précités signalent que dans la région méditerranéenne, par exemple, la règle des 3 milles n'est pas traditionnelle. Il suffit même de parcourir les rapports que le Rapporteur spécial a présentés à la Commission pour voir à quel point cette règle des 3 milles est loin d'être traditionnelle. Dans son premier rapport sur le régime de la mer territoriale (A/CN.4/53), les États méditerranéens ci-après sont cités comme donnant à leur mer territoriale une largeur supérieure à 3 milles marins: Égypte, Espagne, Italie, Portugal, Turquie et Yougoslavie. Dans le deuxième rapport sur la même question (A/CN.4/61), la liste de ces États est la suivante: Égypte, Espagne, Grèce, Italie, Liban (apparemment), Portugal, Syrie (apparemment), Turquie et Yougoslavie. Parmi les pays qui ont un littoral méditerranéen, deux seulement ont été mentionnés comme appliquant le système des 3 milles marins: France (y compris l'Algérie et la Tunisie) et Israël (par application seulement de l'usage établi par la puissance mandataire). De même, l'examen de la pratique des autres États du continent asiatique ne relève pas un enthousiasme décisif en faveur de la règle des 3 milles. Ce que l'on appelle le système du Commonwealth, qui repose sur une largeur de 3 milles marins, est appliqué par les membres du Commonwealth, Ceylan, Inde et Pakistan. Les autres pays asiatiques cités comme donnant à leur mer territoriale une largeur de 3 milles ou une largeur inférieure sont les suivants: Chine (mais le rapport ne dit pas de quelle Chine il s'agit), Indochine, Indonésie et Japon. Parmi les États restants, l'Iran et l'Arabie saoudite s'en tiennent à une zone de 6 milles.

Dans son rapport sur les travaux de sa septième session, la Commission du droit international a proposé

de considérer que le droit international n'oblige pas les États à reconnaître une largeur dépassant les 3 milles, mais elle a demandé spécialement aux gouvernements de formuler les observations que cette proposition appelle de leur part¹⁵. Eu égard aux graves tensions politiques susmentionnées et à la fragilité de la base sur laquelle repose la prétendue règle traditionnelle, le Gouvernement israélien estime que la méthode suivie par la Commission du droit international, telle qu'elle ressort de l'article 3 du projet d'articles sur le régime de la mer territoriale, prête à de graves critiques. De plus, il semble qu'il y ait contradiction intrinsèque entre le deuxième et le troisième alinéa de cet article. La Commission dit que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la limitation traditionnelle de la mer territoriale à 3 milles et elle considère qu'il s'agit là de la constatation d'un fait incontestable. La portée de cette observation de la Commission dépend en dernier ressort de ce que l'on entend par « fait ». Il est suffisamment établi que le fait en question n'est pas de ceux dont il faut tirer des conséquences juridiques et que, bien au contraire, il est lui-même la conséquence d'un autre fait, à savoir qu'aucune disposition du droit international universel ne dit que 3 milles, et 3 milles seulement, sont la largeur qui doit être reconnue pour la mer territoriale. À dire vrai, la Commission l'admet, non sans hésitation d'ailleurs, au deuxième alinéa de l'article 3, et si l'article 3 (réserve faite de certaines modifications de style) se limitait aux premier et deuxième alinéas, on pourrait estimer qu'il constitue une base satisfaisante pour une règle universelle. Mais l'addition du troisième alinéa a complètement détruit l'équilibre général de l'article et a ouvert la voie à une aggravation des différends actuels et à la naissance de nouveaux différends. De deux choses l'une, ou bien la règle de droit international fixe ou bien elle ne fixe pas de maximum absolu pour la largeur de la mer territoriale. Si elle le fait, la Commission doit le dire et indiquer comment elle se propose de régler la situation actuelle où — on le constatera probablement — la limite est différente dans un grand nombre d'États. Si la règle de droit international ne fixe pas de chiffre maximal absolu (et le Gouvernement israélien croit que c'est le cas), il appartiendra, semble-t-il, à la Commission de rechercher les principes directeurs du droit international qui permettront au droit de remplir sa fonction régulatrice dans les affaires internationales. En proposant, au deuxième alinéa, un maximum de 12 milles, tout en considérant que les États ne sont pas obligés de reconnaître une largeur dépassant les 3 milles, la Commission ne répond pas à la question essentielle, savoir: quelle est la situation de l'État qui exerce le droit reconnu par la Commission d'étendre sa mer territoriale jusqu'à la limite de 12 milles vis-à-vis de l'État qui exerce un autre droit dont le texte de la Commission permet de déduire l'existence, celui de ne pas reconnaître une largeur dépassant les 3 milles? Quel est le régime juridique de la *mare nullius* dont la largeur peut atteindre 9 milles marins et dont la limite du côté du rivage se trouvera au moins à 3 milles marins de la terre, et comment doivent être résolus les différends sur ce point? Il est indispensable de trouver une réponse à ce problème si la Commission entend suivre la voie tracée dans son rapport sur les travaux de sa septième session.

¹⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9, p. 16.

Le Gouvernement israélien a peine à croire que le droit international universel manque tellement de principes directeurs, qu'il soit impossible d'y trouver une solution au conflit opposant les intérêts de l'État riverain à ceux de la communauté internationale que concrétise la notion de la liberté de la navigation. En fait, les différends portent rarement sur cette seule notion. Il semble qu'ils résultent d'antagonismes plus concrets d'ordre essentiellement économique et social provoqués par l'exercice de la liberté de la navigation. D'après l'interprétation qu'on lui donne, l'arrêt rendu par la Cour internationale dans l'affaire des pêcheries, qui a opposé le Royaume-Uni à la Norvège, décide que le droit doit prendre ces éléments en considération. Cette affaire a montré que c'est le caractère raisonnable qu'il faut retenir, en droit, comme critère général et il résulte implicitement de l'arrêt de la Cour que pour apprécier ce qui est raisonnable dans une affaire donnée, il faut tenir compte de toutes les circonstances, y compris tous les éléments pertinents d'ordre géographique et topographique, et les examiner chacune séparément. Il est donc reconnu que chaque État peut avoir des raisons propres de souhaiter porter la limite de sa mer territoriale au-delà de 3 milles et même au-delà d'un autre chiffre arbitraire qui pourrait être fixé. Cette manière d'aborder le problème semble présenter pour la codification et le développement progressif du droit international de meilleures perspectives qu'une solution automatique et elle amène à la conclusion que le projet doit également traiter avec soin la question du règlement des différends. Il est possible que cela se fasse dans des « clauses finales » s'il est présenté sous forme de convention.

Enfin, de l'avis du Ministère des affaires étrangères du Gouvernement israélien, on peut se demander s'il est possible, dans un projet d'articles destiné à une application universelle, de régler des points aussi précis que la largeur en milles que les États sont en droit d'assigner à leur mer territoriale. Il serait exagéré de dire catégoriquement que dans ce domaine il existe un certain nombre de coutumes dont l'observation est restreinte à des régions géographiques nettement définies. Toutefois, il semble ressortir de la lecture des rapports si précieux du professeur François et de l'examen des travaux de la Conférence technique internationale susmentionnée que l'on aurait plus de chances d'obtenir un résultat satisfaisant en abordant la question sur le plan régional qu'en le faisant sur le plan universel. Une étude plus attentive de la pratique de tous les États indépendants dans les principales régions maritimes et des circonstances générales qui ont amené l'adoption de ces pratiques permettra, peut-être, de dégager un facteur d'unité sous-jacent qui manque à l'heure actuelle. S'il en est ainsi, le vrai rôle de la Commission est, semble-t-il, d'essayer d'établir quelles sont les règles directrices à appliquer pour prévenir ou réglementer les conflits entre les États d'une région et ceux d'une autre région.

IV

Pour le Gouvernement d'Israël, la question des détroits n'est pas moins intéressante. Les tensions politiques que font naître les problèmes posés par la navigation dans les détroits sont une caractéristique bien connue de l'histoire diplomatique, et le fait que plusieurs, mais pas tous, loin de là, des principaux

détroits présentant un intérêt international sont soumis à une réglementation internationale conventionnelle, montre l'importance pratique de la question.

Le Gouvernement d'Israël estime que la manière dont la Commission a traité le régime des détroits n'est pas satisfaisante. Les dispositions qui s'y rapportent sont dispersées dans un certain nombre d'articles. Par exemple, l'article 12 où se trouve incorporée une partie de l'article 14 traite de la délimitation de la mer territoriale dans les détroits. Le quatrième alinéa de l'article 18 formule, comme la Commission était tenue de le faire en raison de l'arrêt rendu par la Cour internationale dans l'affaire du détroit de Corfou, une règle au termes de laquelle le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui servent aux fins de la navigation internationale à mettre en communication deux parties de la haute mer. Le deuxième alinéa de l'article 25 traite du passage des bâtiments de guerre dans les détroits. Cette présentation des dispositions concernant les détroits dans le cadre du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale risque d'entraîner une certaine déformation du droit.

D'une façon générale, pour ce qui est du droit matériel, les propositions avancées par la Commission au sujet des détroits paraissent appropriées (sous réserve de quelques modifications de style) mais seulement si on les examine indépendamment du contexte. En effet, avec la disposition actuelle des textes, la formulation du principe de la liberté de la navigation dans les détroits peut être interprétée comme constituant une dérogation aux droits de souveraineté de l'État ou des États riverains. Or, la manière correcte d'envisager la question est de considérer que le principe de la liberté de la navigation est prédominant et que l'exercice des droits de souveraineté, y compris ceux que la Commission a qualifiés de droits de protection, est admis à titre d'exception nonobstant le droit et l'intérêt prédominants de la communauté internationale. En d'autres termes, dans les cas où il n'est possible d'accéder à un port, qui existe déjà ou qu'un État peut vouloir créer à tel ou tel moment, qu'en passant par un détroit (au sens géographique), il est parfaitement indifférent que les eaux de ce détroit soient ou non comprises dans la mer territoriale de l'un ou de plusieurs des États riverains, ou que les eaux dans lesquelles se trouve le port aient telle nature juridique ou telle autre (golfe, baie, haute mer). Dans ces conditions, le droit de passage des navires de tous les États, quelles que soient leurs cargaisons, n'est et ne doit être soumis à aucune restriction, et l'État ou les États riverains n'ont pas le droit, aussi longtemps que la question n'est pas réglée par une convention, de gêner, entraver, empêcher ou interrompre le libre passage de ces navires. La même règle est également valable pour les bâtiments de guerre. Ce principe est clairement reconnu au quatrième alinéa de l'article 18 du projet de la Commission.

Pour ces raisons, le Gouvernement d'Israël estime nécessaire que toutes les dispositions concernant les détroits soient présentées dans un chapitre séparé, qui devrait probablement figurer non pas dans le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale, mais dans celui qui traite de la haute mer. Les intérêts de la communauté internationale doivent prédominer dans ce cas de façon absolue sur ceux des États riverains dont les eaux territoriales doivent être traversées par les navires qui font route vers un port donné. A cet

égard, le passage dans les détroits de cette nature est assimilé à la navigation en haute mer. Ce remaniement du texte ferait également disparaître les doutes quant à l'existence du droit de libre navigation aérienne au-dessus des eaux assimilées à la haute mer.

V

Les observations qui suivent se rapportent au *projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer* :

Article 1

La nécessité de faire figurer des définitions dans tout texte de codification est reconnue. Toutefois, si les définitions manquent de précision, l'œuvre de codification peut en souffrir. Il faut donc éviter de recourir à des définitions lorsque ce n'est pas absolument indispensable. L'article 1, qui essaie de définir l'expression « haute mer », en recourant à des expressions, « mer territoriale » et « eaux intérieures », elles-mêmes non définies, manque de la précision voulue. La mention des « eaux intérieures » est particulièrement troublante, parce qu'il est matériellement impossible, en raison du point de vue adopté par la Commission, que la haute mer soit jamais adjacente aux eaux intérieures, la mer territoriale l'en séparant toujours. Le but immédiat de l'article 1 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale est d'établir le régime juridique de la mer territoriale, mais sans définir celle-ci. Dans ces conditions, on peut se demander quel avantage il y a à mentionner les eaux intérieures dans un article qui prétend définir la haute mer. Si le but de l'article 1 est de définir les étendues d'eau salée auxquelles s'appliquent les articles concernant le régime de la haute mer et non pas de les délimiter, il semblerait préférable de réduire les éléments nécessaires à la définition de la haute mer à un au lieu de deux, afin d'éliminer, dans la mesure du possible, les incertitudes inhérentes aux termes ambigus. On pourrait aussi obtenir le même résultat en supprimant complètement l'article 1 et en ajoutant à l'article 2 un nouvel alinéa introductif portant que, aux fins des présents articles, toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la mer territoriale sont englobées dans l'expression « haute mer », la haute mer étant ouverte, etc. (comme le dit l'article 2). Voir ci-après les observations relatives à l'article 1 du projet relatif au régime de la mer territoriale.

Article 2

Les quatre libertés qui constituent ensemble la liberté de la haute mer ne sont pas traitées de la même façon dans les articles provisoires. Alors que la liberté de la navigation, la liberté de la pêche et la liberté de poser des câbles sous-marins et des pipe-lines sont traitées plus en détail dans une autre partie du projet, ce dernier ne contient pas d'autres mentions de la liberté de survoler la haute mer, qui, pour la Commission, semble ressortir à la formulation des règles de la navigation aérienne.

On comprend les raisons qui ont incité la Commission à s'abstenir d'examiner en détail les règles relatives à la navigation aérienne dans un document concernant le droit de la mer. Mais la Commission estimant que la liberté de survoler la haute mer est la conséquence directe du principe de la liberté des mers, il semblerait

au moins logique de sa part de mentionner la question, par exemple à l'article 3. Sans doute doit-on distinguer entre les règles de la navigation aérienne qui sont établies dans une large mesure par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (et ses diverses annexes), et le droit international général régissant le droit de naviguer dans les airs au-dessus de la haute mer. Il est évident que l'Organisation de l'aviation civile internationale est mieux placée pour traiter le premier aspect de la question, mais cela n'empêche pas la Commission d'énoncer les règles générales de droit international relatives à ces droits de navigation puisqu'elle est d'avis qu'en ce qui concerne la haute mer, la liberté de la survoler est une conséquence directe du principe de la liberté des mers.

Si le projet s'en tient là à cet égard, certains pourront peut-être aussi soutenir que ce droit diffère par sa nature des autres droits et libertés. Une telle interprétation serait complètement erronée, mais il faudrait préciser que le droit de survol existe sans exception dans tous les cas où la navigation maritime est libre.

Enfin, l'article 2 parle de « liberté » et d'autres articles, dont les articles 3 et 24, parlent de « droit », or ni l'un ni l'autre de ces mots ne figure dans le titre du chapitre III du projet d'articles provisoires et ces différences de terminologie ne sont pas expliquées.

Article 4

La Commission a décidé que la question de savoir s'il fallait reconnaître à l'Organisation des Nations Unies et peut-être à d'autres organisations internationales le droit de faire naviguer des navires exclusivement sous leurs pavillons respectifs méritait une étude plus approfondie, et qu'elle entreprendrait cette étude en temps utile; le Gouvernement d'Israël estime que cette question est suffisamment importante pour justifier des conclusions plus précises de la part de la Commission avant qu'elle ne saisisse l'Assemblée générale de son projet final. Cette étude prévue devrait, semble-t-il, porter également sur la question partiellement connexe du droit de l'Organisation des Nations Unies et peut-être d'autres organisations internationales de faire voler des aéronefs exclusivement sous leurs pavillons respectifs, question qui s'est déjà posée à diverses reprises au sujet des activités des divers organismes des Nations Unies qui fonctionnent dans le Proche-Orient.

On pourrait simplifier le problème général en distinguant, d'une part, les conséquences juridiques qui résultent implicitement de la notion de nationalité des navires, y compris, notamment, l'application intégrale de la loi du pavillon, en matière civile et criminelle, au navire, à toutes les personnes qui y sont embarquées et à tous les faits se produisant à bord (sous réserve seulement des exceptions concernant les conflits de compétence reconnus par le droit international général ou particulier) et, d'autre part, l'emploi à des fins internationales de signes et de marques reconnus pour obtenir une protection ou d'autres privilèges dont, sans ces signes et marques, le navire ne serait pas en droit de jouir. Il semble que ce soit là le principe dont s'inspire le système d'identification des navires-hôpitaux et des autres navires qui bénéficient des conventions pour la protection des victimes de la guerre, signées à Genève en 1949, et en abordant sous cet angle le pro-

blème étudié, on pourrait trouver une solution satisfaisante. L'étendue de la protection ainsi accordée aux navires arborant les couleurs des Nations Unies dépendrait de l'observation par le navire des conditions auxquelles le droit de porter ces couleurs a été reconnu. A titre d'exemple général, on peut citer le paragraphe 38 de la note du 24 janvier 1950 (A/CN.4/19, p. 103 et 104) du Ministère des affaires étrangères du Gouvernement d'Israël.

Article 5

Il convient de prendre garde lorsque l'on emploie des expressions telles que « société en nom collectif » ou « société par actions », car elles peuvent avoir un sens trop technique dans les divers systèmes de droit interne. En ce qui concerne Israël, les sociétés coopératives doivent être assimilées aux autres personnes juridiques mentionnées dans l'article. Il semble que les alinéas *b* et *c* du paragraphe 2 pourraient être fondus en un seul alinéa visant toutes les personnes juridiques.

Article 6

Il est difficile d'apprécier la portée de cet article car la Commission n'a pas voulu étudier le problème des droits et obligations des États relatifs au transfert du pavillon. Tout en comprenant les raisons qui ont incité la Commission à penser que cette question soulèverait un certain nombre de problèmes complexes, le Gouvernement d'Israël estime qu'il faudrait étudier ces problèmes de façon plus approfondie. L'assimilation des navires naviguant sous deux pavillons aux navires sans nationalité paraît être une conclusion d'une portée extrêmement étendue et le Gouvernement d'Israël fait toutes réserves à cet égard en attendant un examen plus attentif de la question.

Article 10

Israël n'a pas encore pu ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation signée à Bruxelles le 10 mai 1952. Son gouvernement attendra pour formuler des observations sur l'article 10 du projet de la Commission que les organes israéliens compétents aient étudié la question. Toutefois, il paraît douteux que la solution adoptée à cet égard par la Commission soit absolument conforme à celle de la Convention de Bruxelles. Aux termes de l'article premier de cette Convention, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne pourra être intentée contre les personnes impliquées dans un abordage ou un autre événement de navigation que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'État dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation. Par contre, l'article 10 du projet donne également à l'État dont ces personnes sont les nationaux le droit d'intenter des poursuites pénales ou disciplinaires. Si, comme la Commission le dit dans son commentaire, cette addition a pour but de permettre aux États de prendre des mesures disciplinaires contre leurs nationaux afin de leur retirer les brevets et certificats qu'ils leur ont délivrés, l'État dont les intéressés sont les ressortissants devrait se fonder pour prendre ces mesures disciplinaires (mais non pas pénales) sur la déclaration de culpabilité prononcée par les tribunaux de l'État du pavillon, et ces derniers

devraient être seuls compétents en matière criminelle. Si le paragraphe 1^{er} était rédigé dans ce sens, on pourrait le faire suivre d'un deuxième paragraphe ainsi libellé :

« Toutefois, l'État dont ces personnes sont les nationaux aura le droit de prendre des mesures disciplinaires contre elles afin de leur retirer les brevets et certificats qu'il leur a délivrés. »

Articles 12 à 20

Il semble que ces articles qui se rapportent tous à la police de la haute mer devraient former un chapitre du projet. L'article 21 devrait également faire partie de ce chapitre parce qu'il se rapporte essentiellement à la répression de la traite des esclaves et de la piraterie.

En ce qui concerne l'article 12 on fera observer que la dernière phrase vise expressément les navires de guerre et les navires marchands. Or l'article 8 mentionne une autre catégorie, celle des « navires d'États ». La Commission ayant déjà étendu à juste titre aux navires marchands l'application de l'article XXVIII de l'Acte général de Bruxelles du 2 juillet 1890, il conviendrait également qu'elle mentionne les autres navires d'État.

Articles 24 à 38

Le Gouvernement d'Israël réserve sa position à l'égard de tous les articles concernant la pêche autres que l'article 2, en attendant d'avoir examiné plus complètement les travaux de la Conférence technique internationale qui s'est tenue à Rome en avril 1955.

Il pense aussi que l'article 7 de l'annexe qui est relatif à l'arbitrage doit être revu avec le plus grand soin. Le système d'arbitrage proposé par la Commission paraît constituer une renonciation à l'application du droit international pour le règlement de ce genre de différends. Ce système réduira donc beaucoup les perspectives de règlement satisfaisant des différends parce qu'il permet aux considérations politiques de jouer un trop grand rôle dans la constitution et probablement dans le fonctionnement de la commission arbitrale.

Pour le Gouvernement d'Israël, le rôle essentiel de l'arbitrage est de fournir une procédure de règlement quasi judiciaire des différends internationaux particulièrement, mais pas exclusivement, lorsque les membres du tribunal doivent posséder des connaissances spéciales techniques approfondies. Ainsi conçu, le tribunal (sous réserve de la volonté des parties) se distingue du tribunal judiciaire proprement dit en ce que le pouvoir lui est reconnu de statuer compte tenu des éléments non juridiques au même titre que des éléments juridiques du différend, alors qu'un tribunal judiciaire ne peut trancher le différend que par application du droit international. Comme elle a été priée par l'Assemblée générale de reconsidérer son projet sur la procédure arbitrale, la Commission devrait tenir compte des difficultés qu'elle a rencontrées lors de la rédaction des articles 7 à 9 de l'annexe jointe aux articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et en différer la formulation définitive jusqu'au moment où elle aura achevé le nouvel examen du projet sur la procédure arbitrale.

VI

Les observations qui suivent se rapportent au *projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale*.

Articles 1 et 2

En raison des observations présentées au sujet de l'article 1 du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer, on peut se demander si l'article 1 et l'article 2 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale ne pourraient pas être combinés avec l'article 1 du projet concernant la haute mer de manière à former un chapitre général d'introduction pour les deux séries d'articles qui, s'ils traitent de matières juridiquement distinctes bien qu'étroitement liées, portent néanmoins sur un seul élément, la mer, qui leur donne une certaine unité. De ce point de vue, les articles relatifs à la haute mer traitent de la partie de la mer, la plus grande partie, sur laquelle la souveraineté ne peut être exercée alors que les articles consacrés au régime de la mer territoriale se rapportent exclusivement à la partie de la mer qui est soumise à la souveraineté de l'État riverain.

Bien entendu, le droit international, et lui seul, définit les conditions dans lesquelles la souveraineté peut être exercée sur la partie de la mer qui lui est soumise. Le deuxième alinéa de l'article 1 ne devrait pas être rédigé de manière à laisser supposer que les articles en question se distinguent de toutes autres règles de droit international.

C'est principalement l'article 2, surtout en raison du débat qui s'est déroulé à la 295^e séance de la Commission, qui donne son importance à cette question. Il faut préciser la nature de la distinction faite entre la souveraineté et l'exercice de la souveraineté, qui sont traités séparément dans les deux alinéas de l'article 1, ainsi que les conséquences de l'extension de la notion de souveraineté ou de l'exercice de la souveraineté à l'espace aérien situé au-dessus de la mer territoriale. Il y a sans doute contradiction entre l'article 2 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale et l'article 2 du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer qui reconnaît que la liberté de survoler la haute mer est la conséquence directe du principe de la liberté des mers. Comme il a été dit ci-dessus, le droit de voler dans les airs (d'après la conception de la Commission) résulte du principe de la liberté de la navigation et, ainsi que la Commission le reconnaît dans plusieurs articles de son projet, la liberté de la navigation ou le droit de naviguer librement ne suppose pas que les eaux dont il s'agit font partie de la haute mer, il peut aussi s'exercer sans restriction dans des eaux qui sont matériellement comprises dans la mer territoriale.

Une lecture attentive de l'ensemble des deux projets d'articles montre encore que la notion énoncée à l'article 1 et à l'article 2 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale est moins le postulat dont toutes les autres règles peuvent être déduites que ce qui reste après formulation de celles-ci. Si la compétence et la juridiction dans la mer territoriale, y compris les détroits, font l'objet de textes plus détaillés, les dispositions de l'article premier et de l'article 2 peuvent devenir superflues dans le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale tout en conservant leur utilité en raison de leur caractère général dans un chapitre introductif commun aux deux séries d'articles.

Article 3

Pour les raisons déjà indiquées ce projet d'article ne paraît pas acceptable.

Article 7

Il semble que le projet d'articles présenterait une lacune sur un point capital si la Commission n'examinait pas le problème des baies dont plusieurs États sont riverains.

En ce qui concerne l'article 7 lui-même, les questions suivantes se posent :

1. Considère-t-on que la définition du premier alinéa s'applique également aux golfes ?

2. Vu le troisième alinéa et le commentaire de la Commission relatif à l'article, considère-t-on que la définition donnée à l'article 7 ne s'applique qu'aux baies dont un seul État est riverain, et dans l'affirmative, pense-t-on que l'existence d'un seul État riverain est un élément essentiel de la définition des baies ? Quelle est alors la situation des baies dont plusieurs États sont riverains ?

3. Si le but général de l'article 7 est de formuler une méthode permettant de distinguer la mer territoriale et les eaux intérieures en ce qui concerne les baies, quelle est l'utilité pratique des mots par lesquels commence le premier alinéa : « Aux fins de la présente réglementation » ? Le projet d'articles ne traite pas du régime des eaux intérieures. Sauf erreur, il résulte de l'arrêt rendu par la Cour internationale dans l'affaire des pêcheries (p. 132) qu'il peut y avoir une route de navigation dans les eaux intérieures¹⁶, et bien que l'existence de cette route soit sans influence sur le caractère de ces eaux, il faut tout de même se demander si la matière n'est pas régie par le droit international.

4. Quelle est la différence du point de vue juridique (et non pas géographique) entre les lignes de base droites dont traite l'article 5 et la ligne de démarcation d'une baie qui est mentionnée à l'article 7 ?

Ces questions sont posées parce que le Gouvernement d'Israël a éprouvé des difficultés à voir l'utilité pratique des dispositions de l'article 7 si elles sont distinctes de celles de l'article 5. Toutefois, si cette utilité résulte du fait que, contrairement à l'article 5, l'article 7 contient des restrictions, d'abord quant à l'étendue des eaux enfermées dans l'échancrure par rapport à l'ouverture de celle-ci (une superficie égale ou supérieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tracée entre les points limitant l'entrée de l'échancrure), et ensuite quant à la largeur de l'entrée de la baie, on pourrait atteindre le but souhaité en spécifiant que les eaux intérieures d'un État comprennent les eaux de toute échancrure bien marquée de son rivage dont la superficie est égale ou supérieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre une ligne ne dépassant pas un nombre donné de milles à partir de la laisse de basse mer, tracée entre les points limitant son entrée.

Les deuxième, quatrième et cinquième alinéas resteraient sans changement, mais le troisième alinéa pourrait être supprimé.

Il semble que la longueur de 25 milles, qui est mentionnée par la Commission au troisième alinéa, est excessive et réduirait trop les régions maritimes qui ne peuvent tomber sous la souveraineté d'un État. Une longueur d'environ 10 à 12 milles au plus semblerait plus raisonnable.

¹⁶ *Affaire des pêcheries, Arrêt rendu le 18 décembre 1951, I.C.J. Recueil 1951, p. 132.*

Article 12

Pour les raisons déjà données, il semble que, quelle que soit leur situation en tant que parties de la mer territoriale d'un État, les détroits au sens géographique qui constituent la seule voie d'accès à un port appartenant à un autre État ne peuvent en aucun cas être soumis au régime de la mer territoriale.

Articles 16 à 19

Il se peut que le titre de l'article 16, signification du droit de passage inoffensif, ne convienne pas exactement. L'article ne met pas au premier plan la liberté du transit et la liberté des communications qui ont été clairement énoncées dans la Convention de Barcelone du 20 avril 1921. Le troisième alinéa de l'article 16, rapproché de l'article 18, apparaît rédigé en termes si généraux que la reconnaissance du droit énoncé au premier alinéa devient complètement inopérante. Il est nécessaire de dire avec une précision absolue ce que l'on entend par l'expression « acte portant atteinte à la sécurité de l'État riverain » lorsque l'on formule une disposition qui constitue une grave atteinte au droit de passage inoffensif. Avant tout, il faut préciser que cette restriction au droit général n'est pas applicable lorsque le passage dont il s'agit est la seule manière d'accéder à un port.

Aucune des dispositions du chapitre III ne semble faire ressortir que c'est le comportement du navire lui-même et non pas les circonstances extérieures qui donnent son caractère inoffensif à un passage.

Il est difficile de voir pourquoi, au quatrième alinéa de l'article 18, la Commission a jugé nécessaire de ne pas s'en tenir aux termes très clairs employés par la Cour internationale dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire du Détroit de Corfou et, en ajoutant le mot « normalement », de déformer au point de le rendre méconnaissable le très clair exposé du droit en la matière fait par la Cour. De plus, le mot « suspendu » donne une indication beaucoup trop générale de ce qui est permis à l'État riverain, étant donné surtout que le troisième alinéa souligne le caractère temporaire de la mesure. On note que dans la version anglaise, le mot *hamper* est employé à l'article 17 et le mot *interfere* à l'article 25. Il semble qu'il conviendrait d'employer les mots « entraver » et « suspendre » aux trois endroits en précisant que la mesure ne doit être ni permanente, ni discriminatoire. En ce qui concerne l'alinéa c de l'article 19 qui est relatif à la conservation des ressources biologiques de la mer, il semble que les navires étrangers n'ont le devoir de se conformer aux lois et règlements édictés en la matière que s'ils sont conformes non seulement au droit international général mais encore au droit international particulier en vigueur entre l'État du pavillon et l'État riverain. Réserve faite de toutes règles du droit particulier en vigueur entre ces États, il faut aussi préciser que les obligations mises à la charge du navire étranger par l'article 19 (en dehors de celles qui sont mentionnées à l'alinéa d de cet article) sont subordonnées à l'absence complète de toute discrimination dans les lois et règlements qui doivent s'appliquer également aux navires de l'État riverain et à tous les navires étrangers.

Article 21

Sans vouloir mettre en cause le sens général de cet article, il semble qu'il pourrait faire l'objet d'une inter-

prétation erronée en raison de son silence quant au droit des autorités de l'État riverain de prendre des mesures pour réprimer le trafic illicite de stupéfiants, à bord des navires passant dans la mer territoriale, question qui bien entendu est régie par un grand nombre de conventions internationales.

Article 22

Il paraît préférable de mentionner expressément les catégories de créances maritimes privées qui pourraient justifier la saisie d'un navire, au lieu de se borner à renvoyer à la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Le deuxième alinéa de l'article 22 vise seulement les créances maritimes privées qui justifient la saisie des navires, il n'indique pas le lieu où la saisie peut être effectuée. Une question semblable est réglée au premier alinéa de l'article 21 par la proposition relative à l'arrestation d'une personne, etc., à bord d'un navire *passant dans la mer territoriale*. On ne sait si la saisie prévue au deuxième alinéa de l'article 22 peut être effectuée dans les mêmes conditions.

On relèvera encore que l'alinéa 3 de cet article est le seul qui mentionne un simple particulier (le demandeur). Il semble souhaitable de revoir soigneusement cette formule. De plus, la loi en vigueur en Israël n'autorisant pas la saisie d'un autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, comme le propose la Commission, le Gouvernement d'Israël réserve son attitude à cet égard.

Enfin, les organes compétents de l'État ne s'étant pas encore prononcés quant à la ratification de la Convention de Bruxelles de 1952, le Gouvernement d'Israël fait une réserve au sujet des dispositions du quatrième alinéa. La loi actuellement en vigueur en Israël (le *U.K. Merchant Shipping Act*, 1894, art. 688) donne aux créanciers une liberté d'action un peu plus grande en matière de saisie exécution ou de saisie arrêt pratiquée sur un navire étranger dans le cadre d'une action civile que ne le fait ledit alinéa.

VII

Étant donné qu'en vertu de décisions antérieures de l'Assemblée générale, dont notamment la résolution 899 (IX) du 14 décembre 1954, le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale seront inscrits à l'ordre du jour provisoire de la onzième session de l'Assemblée générale, il semble qu'il serait utile à tous égards que la Commission indique, conformément à l'alinéa j de l'article 16 et à l'article 22 de son statut, dans les recommandations qu'elle est en droit de présenter à l'Assemblée générale, la méthode qui lui paraît propre à permettre de mener à bien la tâche dont la Commission s'est acquittée jusqu'à présent avec tant de compétence. Dans sa note verbale du 17 mars 1952, paragraphe 3, le Gouvernement israélien a exprimé l'opinion que, en dernier ressort, tous les travaux de la Commission concernant la haute mer et la mer territoriale devront faire l'objet d'une discussion d'ensemble unique, soit au sein de l'Assemblée générale elle-même, soit dans une conférence diplomatique spécialement réunie à cette fin. Après avoir étudié la marche des travaux depuis 1952, le Gouvernement d'Israël reste favorable à cette méthode.

Néanmoins il estime qu'il faudra encore une longue préparation avant que l'on puisse aborder utilement la discussion de tous les aspects du problème. L'avis de la Commission sera certainement du plus grand secours à cet égard.

14. — Italie

Document A/CN.4/99/Add.8

OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES PAR LETTRE DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES D'ITALIE EN DATE DU 14 JUIN 1956

[Texte original en français]

I. — REMARQUES SUR LE PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER APPROUVÉ PAR LA COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL LORS DE SA CINQUIÈME SESSION (1953)¹⁷

1. — Plateau continental

Article 2

En ce qui concerne l'article 2, nous sommes d'avis que les droits souverains de l'État riverain sur le plateau continental devraient être limités aux seules ressources minières. L'expression « ressources naturelles », adoptée dans ce même article, apparaît, en effet, d'une portée trop vaste, si l'on considère qu'une exception est établie au principe de la liberté de la haute mer et si l'on tient compte, en outre, de ce que la règle, dans la rédaction qui a été proposée, est en contraste avec le principe de la liberté de pêche, clairement prévu à l'article 2, paragraphe 2, du projet d'articles relatifs au régime de la haute mer de 1955.

Il faut se souvenir, d'autre part, de ce que la nouvelle idée du plateau continental tire son origine des questions surgies au sujet du droit de recherche et d'exploitation des ressources minières.

Compte tenu des exigences actuelles de la plupart des États, il ne semble donc pas, non plus, qu'on puisse étendre le domaine de cette notion jusqu'à y comprendre toutes les ressources naturelles.

Naturellement, cette remarque se rapporte également à tous les autres articles qui contiennent l'expression « ressources naturelles ».

2. — Zone contiguë

La règle concernant la zone contiguë n'est pas acceptable, sous sa formule actuelle, en particulier si l'on tient compte de ce qu'elle ne correspond pas aux exigences de la défense contre la contrebande.

Rappelons que l'Italie a une mer territoriale dont la largeur est de 6 milles, mais que la zone de surveillance douanière s'étend jusqu'à 12 milles de la côte. Dans cette dernière zone, la pleine juridiction, pour ce qui est des lois douanières, se trouve exercée actuellement.

Compte tenu de la position géographique du pays et de la formation de ses côtes, l'atténuation des pouvoirs reconnus à l'État riverain dans la zone contiguë, telle

qu'elle est prévue par le projet, rendrait inefficaces les mesures pour prévenir et réprimer la contrebande.

Le projet d'article concernant la zone contiguë pourrait être accepté par l'Italie si l'on supprimait du texte les mots: « sur son territoire ou dans sa mer territoriale », de manière à ce que le texte de l'article soit formulé comme suit:

« Sur la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'État riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire, ou à sa législation en matière d'immigration. Ce contrôle ne pourra être exercé au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale. »

II. — REMARQUES SUR LE PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER ET AU RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE APPROUVÉ PAR LA COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL LORS DE SA SEPTIÈME SESSION (1955)

A. — Régime de la haute mer

1. — Droit de pavillon

Article 5

En ce qui concerne l'article 5, pour éviter tout doute dans l'interprétation, il serait bon d'ajouter, aux paroles « de propriété de l'État », les mots « et d'organismes publics ».

Il semble en outre utile de préciser que les conditions requises pour la reconnaissance de la nationalité du navire, de la part des autres États, subsistent également lorsqu'un navire appartient, pour la proportion de carats arrêlée par l'article 5, paragraphe 2, à l'État ou à une personne juridique.

2. — Immunité des autres navires de l'État

Article 8

Il ressort du texte de l'article 8 et du commentaire y relatif que la Commission a décidé d'assimiler les navires en service gouvernemental affectés aux transports commerciaux aux navires de guerre, pour ce qui est de l'exercice des pouvoirs en haute mer de la part d'États autres que celui du pavillon battu par ces navires.

Il nous semble que cette assimilation n'est pas suffisamment justifiée, car, dans le cas en question, l'activité déployée par celui qui se sert du navire pourrait avoir un caractère essentiellement privé.

Il faut donc que la catégorie des navires de l'État soit maintenue dans les limites prévues par la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, concernant l'immunité des navires de l'État.

3. — Piraterie

Article 14

L'article 14 du projet déclare que sont actes de piraterie les actes illégitimes (de violence, etc.) commis par les passagers et par l'équipage d'un navire privé ou d'un avion privé, à l'égard d'un navire en haute mer ou sur un territoire qui n'est soumis à la juridiction d'aucun État. Mais il ne prévoit pas le cas inverse, à savoir que l'on considère comme piraterie aussi les actes illégitimes en question dirigés par un navire privé contre un avion.

¹⁷ Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9 (A/2456), chap. III.

Nous croyons bon d'attirer l'attention de la Commission là-dessus, parce que, en examinant le commentaire à l'article, on peut voir que ce cas particulier n'a pas encore formé l'objet d'une étude.

Article 16

Pour éviter que l'on ne puisse considérer comme navire pirate, aux termes de l'article 16, uniquement le navire affecté de façon permanente à des actes de piraterie, il serait opportun de remplacer le principe de la destination par celui de l'emploi, qui se prête mieux à comprendre aussi l'hypothèse de l'utilisation occasionnelle aux fins de piraterie.

Article 20

En ce qui concerne l'article 20, nous proposons d'étendre le pouvoir de capture aussi aux navires affectés à une fonction publique, telle que la surveillance douanière et la police.

4. — Droit de poursuite

Article 22

Pour ce qui est de l'article 22, nous proposons que le pouvoir de poursuite soit reconnu aussi aux aéronefs.

5. — Droit de pêche

Article 25

Il semblerait opportun que la réglementation de la pêche en haute mer soit, dans le cas prévu par cet article, permise uniquement sur la base des résultats de recherches scientifiques.

Articles 26

De même, pour le cas prévu dans cet article, il nous semblerait nécessaire que la demande d'entamer des négociations pour réglementer la pêche soit appuyée par les résultats de recherches et d'études expressément accomplies.

Article 29

Nous croyons nécessaire que la possibilité donnée à l'État riverain d'adopter des mesures de protection dans la haute mer contiguë à ses eaux territoriales soit bornée, en tous les cas, à une distance qui ne dépasse pas les 12 milles, calculée de la ligne de base visée aux articles 4 et 5 du projet concernant la mer territoriale.

Article 30

Nous proposons l'abolition de cet article, étant donné les controverses qui pourraient surgir de l'application de cette norme.

Article 31

Il nous semblerait plus pratique et objectif que la Commission prévue dans cet article soit composée, plutôt que de quatre ou six biologistes et d'un expert en droit international, de deux ou quatre biologistes, deux experts en matière de pêche, qui connaissent particulièrement les zones faisant l'objet de la controverse, et d'un expert de droit international.

Article 32

Il nous semblerait bon que les mesures adoptées, de manière unilatérale ou non, par les États riverains, surtout en haute mer, soient, au cas d'un recours à la Commission prévue à l'article 31, suspendues *de jure*,

à moins qu'une décision contraire de la Commission ne s'y oppose.

6. — Câbles et pipe-lines sous-marins

Article 34

Pour ce qui est de l'article 34, paragraphes 1 et 2, compte tenu des progrès de la technique, il serait bon de prévoir non seulement l'hypothèse de la mise en place de câbles télégraphiques et téléphoniques et de pipe-lines destinés au pétrole, mais aussi, suivant une formule plus générale, l'hypothèse de l'installation de n'importe quel câble ou conduite sous-marin.

B. — Régime de la mer territoriale

1. — Extension de la mer territoriale

Article 3

Pour ce qui est de l'extension de la mer territoriale, vu les difficultés de parvenir à un accord sur une limite uniforme, nous proposons qu'on résolve la question en tenant compte du fait qu'on peut parvenir à des solutions différentes par secteurs géographiques déterminés.

En ce qui concerne les eaux méditerranéennes — où la limite des trois milles n'est pas traditionnelle — nous proposons, comme limite maximum, celle des 6 milles marins, tout en sauvegardant, bien entendu, les pouvoirs que l'État côtier peut exercer dans la zone contiguë, suivant les observations déjà faites, au sujet de l'article concernant cette zone.

2. — Droits de protection de l'État riverain

Article 18 et article 25

En ce qui concerne l'article 18, paragraphe 4, et l'article 25, paragraphe 2, il est bon de préciser que, pour de courts délais dans des cas exceptionnels et avec une publicité appropriée, on pourra interrompre le passage des navires, sans distinction de nationalité, à travers les détroits visés par ces règles.

15. — Liban

Document A/CN.4/99/Add.2

NOTE VERBALE, EN DATE DU 4 AVRIL 1956, DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DU LIBAN

[*Texte original en français*]

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à M. le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de se référer à la lettre LEG. 292/9/01 LEG. 292/8/01, en date du 24 août 1955, du Conseiller juridique des Nations Unies concernant le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et de la mer territoriale qui figure dans le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session (2 mai-8 juillet 1955).

Le Gouvernement libanais estime que les deux projets constituent, dans l'ensemble, une codification claire et utile des principes du droit international public relatif au régime de la mer.

Le projet d'articles applicables au régime de la mer territoriale donne lieu, cependant, aux observations suivantes:

Article 3. — Largeur de la mer territoriale

Bien qu'il soit impossible, dans l'état actuel du droit, d'arriver à un accord sur ce point, il serait toutefois souhaitable de fixer d'une manière formelle les limites maxima et minima de la largeur de la mer territoriale.

Article 18. — Droit de protection de l'État riverain

On pourrait modifier le texte actuel de façon à permettre à l'État riverain de surseoir à son application en temps de guerre ou en cas de circonstances exceptionnelles officiellement proclamées.

16. — Népal

Document A/CN.4/99/Add.6

COMMUNICATION DU MINISTÈRE NÉPALAIS DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES EN DATE DU 6 MARS 1956

[Texte original en anglais]

J'ai l'honneur d'accuser réception de la communication n° LEG.292/9/01 en date du 31 janvier 1956, par laquelle vous avez bien voulu me faire parvenir les chapitres II et III du rapport de la Commission du droit international contenant, respectivement, le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale.

Le territoire népalais n'ayant pas d'accès à la mer, il résulte de cette situation géographique que les intérêts du Népal ne sont que fort peu directement touchés par lesdits articles. Toutefois, il m'est agréable de vous faire savoir que les deux projets en question sont considérés comme acceptables en principe par le Gouvernement népalais qui a très vivement apprécié les efforts de la Commission.

17. — Norvège

Document A/CN.4/99/Add.1

OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES DANS UNE LETTRE DE LA MISSION PERMANENTE DE LA NORVÈGE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES EN DATE DU 27 MARS 1956

[Texte original en anglais]

Le Gouvernement norvégien n'a pas eu le loisir d'examiner à fond tous les articles des projets. Tout en présentant certaines suggestions, il entend, par conséquent, réserver sa position d'une manière générale.

Régime de la haute mer

Il y aurait lieu de préciser dans quelle mesure les articles figurant sous cette rubrique doivent s'appliquer en temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix.

Il faudrait définir les expressions « navire de commerce » ou « navire marchand » qui figurent dans plusieurs articles du projet. On pourrait, tout d'abord, indiquer

clairement que ces termes englobent les bateaux de pêche et les autres navires privés qui ne sont pas affectés à des fins commerciales (l'expression « navire privé » est employée dans les articles 14 et 15). En second lieu, il faudrait dire nettement si les navires d'État autres que les bâtiments de guerre sont visés par ces expressions et dans quelle mesure ils le sont.

Article 5

La suppression du mot « effectivement » rendrait plus claires les dispositions des alinéas 2, a et 2, b.

La disposition contenue dans l'alinéa 2, c, devrait poser des conditions plus strictes conformément au principe qui est à la base des alinéas 2, a et 2, b. La loi norvégienne sur la navigation du 20 juillet 1893, actuellement en vigueur, stipule (par. 1, 2) que les navires appartenant à une société de navigation par actions ne peuvent être immatriculés en Norvège que si les conditions ci-après sont remplies: son siège social et le siège de son conseil d'administration doivent être situés en Norvège; son conseil d'administration doit être composé de citoyens norvégiens qui soient actionnaires et qui résident en Norvège; les six dixièmes de son capital social doivent être possédés par des citoyens norvégiens.

Article 8

Afin d'éviter tout malentendu, l'attention est appelée sur le fait que le mot « commercial », qui figure à la ligne 16 du commentaire de l'article 8, est une erreur d'impression et qu'il faut lire « non commercial ».

Article 11

Bien que traitant au fond de devoirs individuels, cet article, si l'on se reporte au commentaire, a pour but de constater le droit international en vigueur. On ne voit pas bien pourquoi, contrairement aux autres articles relatifs à des devoirs individuels (voir par exemple les articles 9, 12, 23, 35 et 38), cet article ne fait pas obligation aux États d'édicter les mesures législatives nécessaires.

Articles 19 et 21.3

Le rapport entre ces deux dispositions n'est pas net. En particulier, il n'apparaît pas clairement pourquoi l'article 19, qui traite uniquement de piraterie, prévoit une responsabilité vis-à-vis de « l'État » dont le navire saisi a la nationalité, si la saisie a été effectuée « sans motif suffisant », alors que l'article 21.3, qui traite de la piraterie et d'autres crimes, prévoit une indemnité pour le « navire » si « les soupçons ne se trouvent pas fondés ».

Article 22

Il faudrait préciser que le droit de poursuite peut être exercé par des navires d'État autres que des bâtiments de guerre, tels que les bâtiments de la douane, de la police et les garde-pêche. Il faudrait aussi indiquer nettement si le droit de poursuite peut être exercé par un aéronef.

Article 24 à 33

Le Gouvernement norvégien partage le point de vue suivant lequel — à cause de l'importance économique

considérable de la pêche pour le monde en général et pour les divers pays qui la pratiquent, et étant donné le risque d'exploitation abusive que comporte une pêche non réglementée et non surveillée — il est indispensable que la coopération internationale dans ce domaine se développe avec les garanties nécessaires.

Le Gouvernement norvégien est partisan du règlement des différends internationaux par voie d'arbitrage et il approuverait l'introduction de l'arbitrage en ce nouveau domaine dans la mesure où cela est pratiquement possible. Toutefois, si des questions relatives à la réglementation de la pêche doivent être tranchées par arbitrage, il est essentiel que les critères qui serviront de base à la sentence soient définis avec précision et d'une manière complète. Sinon, les États intéressés pourraient hésiter à admettre la juridiction de la commission et la commission elle-même éprouverait de graves difficultés dans l'exercice de ses fonctions.

Le projet semble envisager des sentences arbitrales fondées sur des critères biologiques. A ce propos, le Gouvernement norvégien croit devoir appeler l'attention sur deux difficultés importantes.

Au cours de la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer qui s'est tenue à Rome, il a été démontré que des enquêtes très détaillées et très étendues seraient souvent nécessaires pour déterminer la nécessité de mesures conservatoires et qu'il faudrait poursuivre les recherches maritimes pour pouvoir recueillir des preuves scientifiques suffisamment convaincantes. Or, même si ces conditions sont réalisées, les experts éprouveront probablement encore bien des incertitudes devant les conclusions à tirer de ces constatations et les mesures de conservation à conseiller.

Si la nécessité de mesures conservatoires est scientifiquement prouvée sans aucun doute possible, ces mesures ne sauraient être adoptées sur la seule base de preuves scientifiques. Il faut également tenir compte des *conditions techniques et économiques de la pêche* dans les pays intéressés, comme on l'a fait dans les conventions en vigueur sur la pêche et dans les réglementations adoptées en vertu de ces conventions. Ce qui complique encore la question, c'est qu'il existe de grandes différences entre les divers pays pour ce qui est des méthodes de pêche et de traitement du poisson, des habitudes des consommateurs et de la situation des marchés. Ainsi, une restriction donnée peut frapper lourdement un pays, tandis qu'elle n'affectera d'autres pays qu'à un degré moindre. Par conséquent, une réglementation peut aboutir à une discrimination en fait, même si elle n'est pas discriminatoire en droit.

Le Gouvernement norvégien n'est pas sûr qu'il soit possible d'établir des critères généraux satisfaisants dont les valeurs relatives soient nettement déterminées. Il convient de noter que, pour servir son but, un système général de garanties en matière de réglementation de la pêche doit rallier *l'accord général*.

Étant donné ces difficultés et le fait qu'on n'est parvenu à aucune conclusion en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale, le Gouvernement norvégien doit réserver sa position à l'égard de la disposition selon laquelle l'État riverain aurait le droit d'adopter unilatéralement les mesures de conservation nécessaires.

Le Gouvernement norvégien juge prématuré, à ce stade, d'entrer dans les détails. Comme la Commission

du droit international l'a fait remarquer dans son rapport sur la cinquième session¹⁸, c'est seulement par une ou plusieurs conventions détaillées que l'on pourra donner une forme concrète aux principes généraux élaborés par la Commission, de manière à en faire un système de règles d'application. La rédaction d'une telle convention ne peut être entreprise tant que l'accord n'est pas fait sur ces principes généraux.

Le Gouvernement norvégien se réserve donc le droit de revenir sur les détails du chapitre II lorsqu'il apparaîtra clairement dans quelle mesure ces principes fondamentaux emportent l'approbation générale.

Pour le moment, il désire simplement faire observer qu'on ne voit pas nettement si la procédure d'arbitrage prescrite pour le cas où les États intéressés ne se mettent pas d'accord (articles 26.2, 27.2, 28.2 et 30.2) s'applique également lorsque les parties à une convention en vigueur sur la réglementation de la pêche ne parviennent pas à s'entendre sur des propositions tendant à adopter ou à modifier des mesures conservatoires déterminées, dans le cadre de cette convention.

Il ne résulte pas clairement du projet si ses articles doivent également s'appliquer à la chasse à la baleine et au phoque. L'application d'une convention générale à l'une et l'autre chasse ferait naître des problèmes particuliers. Il faut tenir compte également du fait que la chasse à la baleine a déjà fait l'objet d'une réglementation effective sur le plan mondial. Il est difficile de se former une opinion valable sur ces questions tant qu'elles n'auront pas été soumises à l'examen de nouveaux experts et notamment de la Commission internationale baleinière.

Articles 34, 35 et 38

Il faudrait ajouter les câbles de transport d'énergie dans l'article 34.1 et modifier l'article 35 en conséquence.

On ne voit pas pourquoi les pipe-lines ne sont pas mentionnés dans les articles 34.2 et 38.

Régime de la mer territoriale

Le Gouvernement norvégien a noté avec satisfaction que la Commission du droit international a retenu certaines des suggestions qu'il avait faites dans ses observations sur le projet de 1954. Se référant aux remarques générales présentées dans ses précédentes observations¹⁹, il voudrait présenter les observations particulières ci-après touchant le projet révisé relatif au régime de la mer territoriale.

Article 1

Il devrait être indiqué expressément que le projet d'articles ne s'applique pas aux eaux intérieures.

Article 3

Le Gouvernement norvégien relève que la Commission du droit international reconnaît le manque d'uniformité de la pratique internationale concernant la largeur de la mer territoriale. Il désire appuyer les efforts tendant à empêcher les extensions déraisonnables de la largeur de la mer territoriale. A son avis, la proximité étroite

¹⁸ *Ibid.*, p. 18.

¹⁹ *Ibid.*, dixième session, Supplément n° 9, annexe, section 11.

du territoire fait partie intégrante de la notion même de mer *territoriale*. Aux termes de l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire anglo-norvégienne des pêcheries la Cour a souligné que l'une des « considérations fondamentales liées à la nature de la mer territoriale » est « l'étroite dépendance de la mer territoriale à l'égard du domaine terrestre. C'est la terre qui confère à l'État riverain un droit sur les eaux qui baignent ses côtes »²⁰. Les revendications exorbitantes portant sur la largeur de la mer territoriale sont incompatibles avec cette considération fondamentale.

D'autre part, le Gouvernement norvégien estime vain de rechercher un accord général sur des règles régissant la largeur de la mer territoriale qui priveraient un pays de la mer territoriale sur laquelle il exerce à présent une juridiction incontestée. C'est ainsi que le Gouvernement norvégien serait dans l'impossibilité d'accepter une largeur de moins de 4 milles en ce qui concerne ses propres côtes.

Article 5

Les trois premières phrases de l'article 5, tel qu'il a été amendé, semblent refléter des principes de droit international qui ont été formulés par la Cour internationale de justice dans l'affaire anglo-norvégienne des pêcheries. La dernière phrase du premier alinéa de l'article 5 maintient cependant la règle arbitraire suivant laquelle les rochers ou fonds couvrants et découvrants ne sauraient servir de points de départ pour le tracé des lignes de base droites. Cette phrase devrait être supprimée. Dans l'arrêt susmentionné, la Cour a reconnu le système norvégien des lignes de base dans lequel certaines lignes de base droites sont tirées à partir de rochers couvrants et découvrants²¹. La disposition tendant à exclure les rochers couvrants et découvrants comme points de départ pour le tracé des lignes de base est donc contraire aux principes en vigueur du droit international. Elle ne saurait non plus être considérée comme un développement souhaitable du droit international.

Article 7

Cet article n'est pas clair. Aucun de ses alinéas n'énonce les principes de droit international en vigueur et il est fort douteux que ce projet d'article constitue une amélioration. L'exception prévue à l'alinéa 5 de l'article 7 en ce qui concerne le système des lignes de base droites devrait, en tout cas, être étendue à l'ensemble de l'article.

Articles 14 et 15

Tout en appuyant le principe de la ligne médiane énoncé dans ces articles, le Gouvernement norvégien veut appeler l'attention sur le fait que, tels qu'ils sont actuellement rédigés, ces articles ne semblent pas envisager que les deux États intéressés puissent avoir des mers territoriales de largeur différente.

Si, par exemple, dans le cas de deux côtes *se faisant face*, l'un des États revendique une largeur de 6 milles et l'autre de 3 milles et que la distance totale entre les deux côtes soit de 8 milles, la largeur de la mer territoriale de chacun de ses États, dans la zone en ques-

tion, serait de 4 milles en vertu de la règle proposée. L'un des États obtiendrait donc une zone de mer territoriale plus large qu'il ne la revendique. D'autre part, si la distance totale entre les deux côtes se faisant face est de 10 milles, l'article proposé ne s'appliquerait pas et les États obtiendraient des largeurs de 6 milles et de 3 milles, respectivement. La mer territoriale de l'État qui revendique une largeur de 6 milles s'étendrait donc *au-delà* de la ligne médiane.

Le cas de deux États *limitrophes* soulève des difficultés du même ordre si l'angle que forment leurs côtes ou leurs lignes de base est inférieur à 180° et particulièrement si leur frontière terrestre commune rencontre la mer à l'extrémité intérieure d'une baie.

Étant donné que les questions traitées dans les articles 14 et 15 sont essentiellement de même nature, il conviendrait peut-être tout aussi bien de les fonder en un seul article. Cet article pourrait disposer que, à défaut d'accord spécial, aucun État n'a le droit d'étendre les limites de sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane.

Article 16

Il faudrait indiquer nettement que le droit de passage inoffensif ne s'applique qu'en temps de paix (voir le commentaire de la Commission du droit international et les observations du Gouvernement norvégien sur l'article 17 du projet de 1954).

Article 18

Les intérêts que l'État riverain est autorisé à protéger ne sont pas énumérés d'une manière complète dans « les présentes règles ». Les droits relatifs à la pêche, entre autres, ne sont pas mentionnés. A la fin du premier alinéa, il semble donc nécessaire d'ajouter les mots « et les autres règles du droit international », conformément à la formule correspondante qui se trouve dans l'article 19.

Article 21.1, a

La juridiction de l'État riverain devrait peut-être être limitée aux cas où les conséquences de l'infraction s'étendent à son territoire ou à sa mer territoriale. Quoi qu'il en soit, l'État riverain ne devrait pas avoir le droit d'exercer sa compétence lorsque les conséquences de l'infraction s'étendent uniquement au territoire de l'État dont le navire a la nationalité.

Article 22

Le Gouvernement norvégien n'est pas en mesure d'accepter l'alinéa 3 de cet article dans la mesure où il admet la saisie d'un navire autre que celui à l'égard duquel est née la créance maritime. C'est particulièrement pour cette raison que le Gouvernement norvégien s'est vu dans l'impossibilité de ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952. Il accepterait plus facilement la disposition correspondante qui figure dans la dernière phrase de l'article 24.1 du projet rédigé par la Commission du droit international en 1954, à laquelle il faudrait cependant ajouter que le propriétaire du navire aura droit à une indemnité si la saisie n'est pas validée par les tribunaux.

²⁰ *Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1851, I.C.J. Recueil 1951, p. 133.*

²¹ *Ibid.*, p. 128 et 143.

18. — Pays-Bas

Document A/CN.4/99/Add.1

OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES DANS UNE LETTRE DE LA MISSION PERMANENTE DES PAYS-BAS AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES EN DATE DU 16 MARS 1956

[Texte original en anglais]

OBSERVATIONS SUR LE PROJET D'ARTICLES PROVISOIRES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER

Les observations et suggestions ci-après ne préjugent pas la position des Gouvernements de Surinam et des Antilles néerlandaises, qui procèdent actuellement à l'étude de la question.

Remarques générales

Il est parvenu à la connaissance du Gouvernement des Pays-Bas que, dans une lettre adressée au Directeur général de l'UNESCO, le Conseil international des Unions scientifiques a exprimé son inquiétude au sujet des répercussions que le projet de la Commission du droit international relatif au plateau continental peut avoir sur les recherches fondamentales dans les domaines de la géophysique, de la géologie sous-marine et de la biologie marine du lit de la mer et du sous-sol du plateau continental. De l'avis du Gouvernement des Pays-Bas, il convient d'appeler l'attention de la Commission du Droit international sur ce fait et de lui recommander d'insérer, soit dans le projet soit dans le commentaire, une disposition aux termes de laquelle l'État riverain sera tenu d'autoriser l'examen du lit de la mer sur le plateau continental à des fins purement scientifiques.

Le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer soulève une autre remarque d'ordre général, c'est qu'il ne concerne que *la haute mer*. Or, comme le projet traite également de certains problèmes dont la portée s'étend au-delà de cette zone, telle la traite des esclaves dont il est question à l'article 12, le Gouvernement des Pays-Bas voudrait souligner que nul ne devrait jamais pouvoir invoquer le fait que le projet s'applique uniquement à une zone déterminée pour soutenir la légalité à l'extérieur de cette zone, c'est-à-dire sur le territoire ou dans la mer territoriale, des actes contraires aux droits qui y sont visés.

Articles 1 à 4

Ces articles n'appellent pas d'observations.

Article 5

Le Gouvernement des Pays-Bas se félicite de voir que la Commission du droit international a tenté d'énoncer certaines garanties contre l'abus éventuel du droit que possède l'État souverain de fixer les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon.

De toute évidence, il existe une certaine analogie entre la « nationalité des navires » et la nationalité des individus. A ce propos, le Gouvernement des Pays-Bas voudrait rappeler qu'à la Conférence pour la codification du droit international, qui s'est tenue à La Haye

en 1930, il a été admis en principe que, si tout État est libre de déterminer dans sa législation quels sont ses nationaux, cette législation ne s'impose à la reconnaissance des autres États que si elle est « en accord avec les conventions internationales, la coutume internationale et les principes de droit généralement reconnus en matière de nationalité ». (Le même principe, en ce qui concerne la protection due aux étrangers, est à la base de l'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice dans l'affaire *Nottebohm*, le 6 avril 1955.)

Bien que le Gouvernement des Pays-Bas souscrive sans réserve à ce principe — également en ce qui concerne la « nationalité des navires » — il n'approuve pas la façon dont ce principe a été développé par la Commission du droit international. Il doute de la possibilité de stipuler des règles détaillées que l'État octroyant le droit de battre son pavillon soit tenu d'observer.

Une réglementation de cette sorte posera forcément de nombreux problèmes et donnera lieu à bien des incertitudes. Ainsi, des difficultés au sujet des conditions d'immatriculation surgiront certainement en ce qui concerne les navires qui appartiennent à des sociétés par actions visées à l'alinéa 2, c, de l'article 5. C'est un fait bien connu que la reconnaissance des sociétés étrangères et leur nationalité prêtent à maintes controverses.

De plus, à supposer qu'un accord intervienne sur des règles plus détaillées, le Gouvernement des Pays-Bas ne croit pas que cette réglementation puisse prévenir entièrement tout abus éventuel.

C'est pourquoi il croit préférable de se borner à énoncer dans l'article 5 le principe directeur suivant lequel, pour que sa nationalité soit reconnue, il faut qu'un lien réel existe entre le navire et l'État. Outre cette disposition, dont le but est seulement de prévenir les abus sous la forme négative, le Gouvernement des Pays-Bas croit souhaitable de stipuler que les États devront adopter les mesures législatives nécessaires pour empêcher que les navires battant leur pavillon méconnaissent leur législation relative à la sécurité en mer, etc. Le Gouvernement des Pays-Bas n'oublie pas que cette règle a déjà été énoncée par la Commission dans l'article 9 du projet, mais il estime que la portée de cet article est trop étroite.

En outre, il serait préférable de grouper étroitement les questions traitées dans les articles 5 et 9 afin de souligner leur caractère connexe. Pour ces raisons, le Gouvernement des Pays-Bas propose de remplacer l'article 5 actuel par les articles 5, a, et 5, b, ci-après:

« Article 5a

« Chaque État fixe sur son territoire les conditions d'immatriculation de ses navires et du droit de battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres États, il doit exister un lien réel entre l'État et le navire.

« Article 5b

« Les États édicteront à l'usage de leurs navires des règles tendant à assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

« 1. L'équipage qui doit répondre aux besoins du navire et jouir de conditions de travail raisonnables;

« 2. La construction, l'équipement du navire et son aptitude à tenir la mer;

« 3. L'emploi des signaux, le maintien des communications et la prévention des abordages.

« En édictant ces règles, les États se conformeront aux normes internationalement acceptées pour les bâtiments constituant la plus grande partie du tonnage des navires de mer.

« Les États prendront les mesures nécessaires pour assurer le respect desdites règles. A cet effet, ils prévoient notamment l'immatriculation des navires sur leur territoire et la délivrance des documents établissant que les dispositions pertinentes de la législation nationale ont été observées. »

Les critères applicables pour déterminer l'existence du lien réel visé à l'article 5, *a*, se référeront à la propriété ou à l'administration du navire ou encore à la nationalité du capitaine et de l'équipage.

Le Gouvernement des Pays-Bas est d'avis qu'à certains égards, la réglementation relative aux conditions de travail, celle des heures de travail, par exemple, peut influencer sur l'exploitation du navire. C'est dans cette mesure qu'il juge souhaitable de mentionner cette réglementation dans l'article 5, *b*.

Article 6

Le Gouvernement des Pays-Bas n'approuve pas qu'il soit dit dans le commentaire que l'article 6 a pour but de garantir que les navires n'auront qu'une seule nationalité. A son avis, le but est plutôt d'empêcher que les navires qui ont le droit d'arborer deux ou plusieurs pavillons ne se servent de l'un ou de l'autre suivant les besoins. Afin d'éviter toute erreur d'interprétation, il serait souhaitable d'ajouter après « deux ou plusieurs pavillons » les mots « et qui fait usage de l'un ou de l'autre suivant les besoins ».

Article 7

Le Gouvernement des Pays-Bas juge souhaitable de mettre la disposition du second alinéa en harmonie avec la Convention de La Haye de 1907, n° VII; il faudrait à cet effet la rédiger de la manière suivante:

« Sous la dénomination de « bâtiment de guerre », on entend un navire placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la Puissance dont il bat le pavillon et il doit porter les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'État et dûment commissionné par les autorités compétentes; son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire. L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire. »

Article 8

De l'avis du Gouvernement des Pays-Bas, il n'y a aucune raison pour que les navires d'État qui sont affectés à des fins purement commerciales soient assimilés aux bâtiments de guerre en ce qui concerne l'immunité de juridiction. Suivant une tendance générale qui se manifeste en droit international, l'immunité des États étrangers n'est pas reconnue pour autant qu'ils exercent une activité privée. On pourrait citer, à ce propos, la

Convention et le Statut sur le régime international des ports maritimes, signés à Genève, le 9 décembre 1923, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signée à Bruxelles le 10 avril 1926, le projet de Convention de la Conférence de codification de La Haye de 1930 et l'article 23 du rapport de la Commission du droit international touchant la mer territoriale. La même tendance se fait jour dans la pratique des États. Certains gouvernements qui, depuis fort longtemps, défendaient le principe de l'immunité sans limite des États étrangers, ont récemment modifié leur attitude (voir le *Bulletin of the Department of State*, vol. 26, 23 juin 1952, p. 984). D'autres pays, par exemple l'Union soviétique, ont conclu des traités bilatéraux dans lesquels ils ont reconnu le principe d'une immunité limitée.

En outre, étant donné que dans certains pays, le commerce et la navigation sont entièrement aux mains d'entreprises appartenant à l'État, le principe de l'immunité illimitée bénéficierait surtout auxdits États.

C'est pourquoi le Gouvernement des Pays-Bas propose de se conformer à la Convention de Bruxelles et de remplacer l'expression « à un service gouvernemental » par « à un service gouvernemental et non commercial ».

Article 9

Si la proposition néerlandaise touchant l'article 5, *b*, est acceptée, l'article 9 peut être supprimé.

Article 10

La question traitée dans cet article a reçu une solution analogue dans l'article 1 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952. La comparaison de ces deux textes fait apparaître un certain nombre de divergences. On voit tout d'abord que, contrairement au projet, la Convention de Bruxelles ne reconnaît pas expressément la juridiction de l'État dont les personnes au service du navire sont les nationaux. Il ne semble pas que ce soit là une différence essentielle, car le but du projet est simplement d'écarter toute incertitude quant à la juridiction de l'État de la nationalité, l'intention n'étant nullement d'imposer à cet État l'obligation d'exercer sa compétence pénale.

On constate ensuite que les mots « impliqué dans l'abordage », qui figurent aux lignes 5 et 6 du projet, ne figurent pas dans la Convention de Bruxelles. De l'avis du Gouvernement des Pays-Bas, ces mots sont superflus.

Enfin, dans son texte anglais, la Convention de Bruxelles parle de poursuites pénales ou disciplinaires, alors que le projet ne précise pas de quelles poursuites il s'agit. Comme il n'y a aucune utilité à restreindre la juridiction civile d'un État quelconque, le Gouvernement des Pays-Bas préférerait le texte de la Convention de Bruxelles.

Se fondant sur les considérations qui précèdent, le Gouvernement des Pays-Bas propose que l'article 10 soit rédigé de la manière suivante: « Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale

ou disciplinaire ne pourra être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, ou bien de l'État dont le navire portait le pavillon, ou bien de l'État dont ces personnes sont les nationaux. »

Article 11

La règle 10 du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 10 juin 1948 contient une disposition analogue à celle de l'article du projet, mais qui va plus loin en ce qu'elle impose aux navires en mer l'obligation de se porter au-devant d'un navire en détresse, dès qu'ils ont reçu le signal de détresse. Il serait excessif d'insérer intégralement dans le projet la réglementation détaillée de 1948, mais il conviendrait de remplacer la première phrase par le texte suivant :

« Le capitaine d'un navire est tenu, autant qu'il peut le faire sans péril sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre, et de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part. »

Article 12

L'objet de cet article est de permettre à l'État d'empêcher les navires étrangers d'usurper son pavillon. Cet objet pourrait être exprimé de façon plus explicite si l'on rédigeait la fin de la première phrase de la manière suivante :

« et pour empêcher les navires étrangers d'usurper son pavillon à cette fin ».

Article 13

Un défaut d'uniformité apparaît entre l'article 13 qui parle de « piraterie en haute mer » et les articles subséquents (voir, par exemple, l'article 14, alinéa 1, *b*, où il est envisagé que la piraterie peut être également commise en d'autres lieux).

Article 14

Faisant état de la tendance générale du droit international qu'il a relevée dans ses observations sur l'article 8, le Gouvernement des Pays-Bas estime que les navires de commerce appartenant à un État devraient être considérés comme des navires privés au sens de l'article 14. C'est pourquoi il vaudrait mieux, à son avis, compléter l'article 14 en indiquant nettement qu'il ne concerne pas les bâtiments de guerre ni les navires d'État affectés à un service public.

L'article 14 donne lieu à une autre critique : dans son alinéa 1, *a*, seul est employé le terme « navire » alors qu'à l'alinéa 1, *b*, on s'est servi des mots « navires, personnes ou biens ». Au début de l'alinéa 1 on trouve les expressions « personnes » et « biens ». Dans un cas, les actes dirigés contre des objets autres que les navires et contre les personnes sont considérés comme des actes de piraterie, alors qu'il n'en est pas de même dans l'autre cas. Cette distinction peut avoir un intérêt pratique si les actes sont dirigés contre un aéronef qui se pose en haute mer. En supprimant ce manque d'uniformité on

pourrait simplifier grandement le texte de tout le premier alinéa.

En ce qui concerne la déclaration de la Commission du droit international qui figure au dernier alinéa de son commentaire sur l'article 14, on peut faire observer que de nombreux auteurs distingués sont d'un avis différent au sujet de la mutinerie (voir par exemple : Higgins-Colombos, Ortolan, Oppenheim-Lauterpacht 1955, Gidel ; voir également une décision du Conseil privé dans l'affaire *Attorney General* de Hong-kong contre Kwok-a-Sing). Quant à lui, le Gouvernement des Pays-Bas pense que le point de vue de la Commission du droit international est correct. La communauté des États n'a pas à intervenir lorsque l'autorité change de main à bord d'un navire tant que les actes des mutins ne sont pas dirigés vers l'extérieur.

Si les suggestions du Gouvernement des Pays-Bas touchant l'article 16 sont retenues, il conviendra de modifier le deuxième alinéa de l'article 14 (voir les observations sur l'article 16). Son texte pourrait alors avoir la teneur suivante :

« 2. Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet sait que le navire ou l'aéronef est destiné, par les personnes sous le contrôle desquelles il se trouve effectivement, à commettre l'un des actes définis au présent article. »

Article 15

Comme suite à sa remarque concernant l'article 14, le Gouvernement des Pays-Bas croit souhaitable que, pour les fins de l'article 15 également, les navires d'État affectés à un service public soient traités à l'égal des bâtiments de guerre.

Le verbe français n'étant pas au présent dans le membre de phrase « dont l'équipage s'est mutiné », par souci d'uniformité, le texte anglais devrait être modifié de la façon suivante : « *whose crew has mutinied* ».

Article 16

On pourrait se demander à quoi cet article doit servir. C'est une définition, mais on ne voit guère l'utilité pratique de définir l'expression « bateau pirate » ; outre l'article 17, cette expression ne se retrouve que dans les articles 14 et 18. Comme on le voit dans son commentaire, l'article 18 attribue à l'expression « bateau pirate » un sens différent, à savoir un navire qui *a commis* des actes de piraterie.

C'est pourquoi le Gouvernement des Pays-Bas suggère que l'article 16 soit supprimé, que le texte de l'alinéa 2 de l'article 14 soit aligné sur celui de l'article 16 (voir les observations ci-dessus relatives à l'article 14), que le texte de l'article 18 soit harmonisé avec le commentaire de la Commission du droit international et que dans l'article 17 également figure le membre de phrase « navire ou aéronef qui a commis des actes de piraterie ». Au cas où l'article 16 serait en principe retenu, le Gouvernement des Pays-Bas ferait savoir qu'à son sens il n'y a aucune utilité à exclure les actes visés à l'article 14, alinéas 2 et 3, de la référence à l'article 14 qui figure dans l'article 16. A son avis, l'article 16 devrait dans ce cas s'achever par les mots « l'un des actes dont il est question à l'article 14 ». Le même point de vue se retrouve dans le nouveau texte proposé pour l'alinéa 2 de l'article 14.

Article 17

Voir les observations sur l'article 16.

Article 18

Comme il est dit dans l'observation relative à l'article 16, le membre de phrase « un bateau ou un aéronef pirate » devrait être remplacé par « un bateau ou un aéronef qui a commis des actes de piraterie » et cela quel que soit le sort de l'article 16, qu'il doive être retenu ou non.

Le projet de Harvard (*Research in International Law*, 1932, p. 743 et suiv.) contient des règles relatives à la piraterie, plus détaillées que celles qui figurent dans le présent projet. A titre d'exemple, on peut citer l'article 13 sur les droits des tiers de bonne foi et l'article 14 sur le procès équitable. Le caractère concis du présent projet exclut l'insertion de règles détaillées sur ces points. Il serait toutefois souhaitable que la Commission du droit international, dans son commentaire, appelle l'attention des États sur leur obligation de respecter les principes qui viennent d'être mentionnés.

Sur le point de savoir si l'article 18 autorise également la saisie pour des actes commis dans le passé, voir les observations sur l'article 21.

Article 19

La question se pose de savoir pourquoi cet article devrait être rédigé en d'autres termes que l'alinéa 3 de l'article 21, puisque les deux textes veulent probablement dire la même chose.

Article 20

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 21

Le Gouvernement des Pays-Bas préférerait que les mots « en mer » qui figurent au début du premier alinéa soient remplacés par l'expression « en haute mer », conformément à la terminologie employée ailleurs.

Une même question se pose à propos de l'alinéa 1, a, de l'article 21 et de l'article 18: c'est de savoir si le droit des États d'arraisonner, d'examiner et de saisir les navires s'étend également aux navires qui n'ont commis d'actes de piraterie que lors de précédents voyages. Deux opinions divergentes ont été soutenues à cet égard: ce droit peut, soit être restreint aux cas où des actes de piraterie ont été commis *au cours du présent voyage du navire*, soit être étendu aux actes de piraterie commis dans le passé, à condition naturellement que le navire soit toujours entre les mêmes mains que lors des précédents voyages. C'est ce point de vue qu'ont adopté les auteurs du paragraphe 2 de l'article 4 du projet de Harvard. Cette opinion est justifiée si l'exercice de la juridiction par les États est considéré comme l'exercice d'une juridiction internationale et si la piraterie est tenue pour un crime international. Le point de vue pour lequel a opté la Commission du droit international ne ressort pas clairement du texte de l'article.

Article 22

La seconde phrase du troisième alinéa stipule que le commencement de la poursuite devra être accompagné

par l'émission du signal de stopper. Le texte français est plus précis: « Le commencement... devra être marqué par l'émission du signal de stopper. » Cette dernière version est plus conforme au projet de codification de 1930.

On pourrait rédiger plus clairement la dernière phrase du troisième alinéa dans les termes ci-après:

« L'ordre de stopper devra être un signal visuel ou auditif donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre. »

Enfin, le Gouvernement des Pays-Bas est d'avis que l'article devrait indiquer par qui la poursuite doit être entreprise. Il souhaiterait que la disposition suivante soit ajoutée à l'article:

« Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des bâtiments de guerre ou d'autres navires affectés à un service gouvernemental et non commercial. »

Article 23

En ce qui concerne les hydrocarbures répandus par les navires, il faut souligner que la pollution de la mer peut être provoquée par d'autres hydrocarbures que le « fuel-oil ». Il serait donc préférable de remplacer dans le texte anglais l'expression « fuel-oil » par « oil ».

Le Gouvernement des Pays-Bas désire souligner le fait que des États qui accordent des concessions pour l'exploitation du plateau continental ont déjà édicté des règles relatives aux mesures qui doivent être prises par le concessionnaire en vue de prévenir les fuites et les éruptions. Étant donné les quantités considérables d'hydrocarbures qui peuvent polluer les eaux de la mer et le dommage qui peut également être causé à des États tiers et à leurs nationaux si ces mesures de sauvegarde ne sont pas prises, le Gouvernement des Pays-Bas estime que la disposition suivante devrait être adoptée dans l'intérêt de tous:

« Article 23 a

« Tous les États seront tenus d'édicter des règles visant à éviter la pollution des eaux par les hydrocarbures qui peut résulter de l'exploitation des régions sous-marines. »

Le Gouvernement des Pays-Bas voudrait aussi appeler l'attention sur une nouvelle source de pollution de la mer, à savoir l'immersion des déchets radioactifs, qui peut être particulièrement dangereuse pour le poisson et les consommateurs de poisson. Il propose donc l'insertion de la disposition suivante:

« Article 23 b

Tous les États coopéreront à l'élaboration de règles visant à éviter la pollution des eaux due à l'immersion de déchets radioactifs. »

Articles 28 et 29

Il y a doute sur ce qui doit se produire si les négociations visées à l'article 29 n'aboutissent à aucun résultat positif touchant une partie de la haute mer pour laquelle d'autres États ont déjà édicté une réglementation, si bien qu'il y a lieu également d'appliquer l'article 28. Faut-il alors appliquer l'alinéa 2 de l'article 28? Ou

bien l'État riverain intéressé est-il autorisé, en vertu de l'alinéa 1 de l'article 29, à adopter unilatéralement « des mesures de conservation appropriées » ? Ou encore faut-il admettre que dans un cas pareil, les négociations visées à l'article 29 n'ont pas pu être ouvertes et que l'État riverain intéressé peut uniquement demander à participer à la réglementation existante, en vertu de l'article 28 ?

L'alinéa 3 de l'article 29 stipule que le droit d'adopter des mesures unilatérales cesse dès qu'une décision arbitrale est intervenue. Le Gouvernement des Pays-Bas présume que c'est aussi le cas lorsqu'une procédure arbitrale entamée en vertu des articles précédents a abouti à une décision, et qu'il en est encore de même lorsqu'une commission arbitrale constituée en cas de désaccord sur certaines mesures unilatérales décide, par mesure provisoire, que le droit ci-dessus sera suspendu.

C'est à la commission arbitrale qu'il devrait appartenir d'apprécier si la nécessité et l'urgence des mesures sont « prouvées scientifiquement ».

Articles 31 à 33

Étant donné que les commissions arbitrales dont il est question dans ces articles supposent une sorte d'arbitrage avec pouvoir réglementaire, il serait préférable que la Commission du droit international précise nettement dans son rapport que ces commissions sont libres d'édicter les règles qu'elles estiment justifiées et efficaces, même si elles dérogent à la réglementation en vigueur. C'est pourquoi il serait probablement préférable de supprimer dans le texte les expressions « les parties » et « les différends à régler ».

Article 34

Il faut souligner à propos de cet article que dans le troisième alinéa du commentaire, il est dit que le premier alinéa de l'article 34 est emprunté à l'article premier de la Convention de 1884; ce doit être une erreur, car l'article premier de la Convention est libellé comme suit:

« La présente Convention s'applique, en dehors des eaux territoriales, à tous les câbles sous-marins légalement établis ou qui atterrissent sur les territoires, colonies ou possessions de l'une ou de plusieurs des Hautes Parties contractantes. »

Le Gouvernement des Pays-Bas voudrait encore faire remarquer que l'article 34 reproduit l'article 5 du projet relatif au plateau continental, que la Commission du droit international a élaboré au cours de sa session de 1953.

Article 35

De l'avis du Gouvernement des Pays-Bas, le membre de phrase « qui a pour résultat d'interrompre ou d'entraver en tout ou en partie, etc. » devrait être remplacé par les mots suivants « et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques », car tel est le texte qui figure dans la Convention internationale de 1884 pour la protection des câbles sous-marins.

Après les mots « dans les mêmes conditions » qui se trouvent dans la même phrase, le Gouvernement des Pays-Bas voudrait ajouter ce qui suit: « qui pourrait avoir pour résultat une perte des matières transportées

par le pipe-line ». C'est là une conséquence naturelle de l'application par analogie des règles relatives aux câbles sous-marins. Cette addition montre clairement que la protection envisagée à l'article 35 ne s'applique qu'aux pipe-lines en cours d'usage.

Articles 36 et 37

Ces articles n'appellent aucune observation.

Article 38

Le Gouvernement des Pays-Bas suggère d'ajouter les mots « ou un pipe-line » après « un câble sous-marin » et de supprimer les derniers mots « du câble ». C'est sans doute par erreur que le mot pipe-line a été omis.

OBSERVATIONS SUR LE PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE

Article 3 (mer territoriale)

Touchant cet article, le Gouvernement des Pays-Bas renvoie simplement à ses remarques antérieures (A/CN.4/90) où il a exposé complètement son point de vue sur la largeur de la mer territoriale. Il regrette que la Commission du droit international n'ait apparemment pas réussi à résoudre les difficultés auxquelles elle s'est heurtée.

Article 13

La situation que la Commission du droit international a décrite dans le commentaire de cet article n'existe pas aux Pays-Bas. De l'avis du Gouvernement néerlandais, les États intéressés devraient édicter des règles en cette matière si la situation l'exige.

Article 14

Le Gouvernement des Pays-Bas se demande si cet article a encore une raison d'être à côté des articles du projet concernant les détroits.

Articles 16 à 18

Le Gouvernement des Pays-Bas approuve ces articles et pense qu'on ne saurait éviter de formuler un certain nombre de définitions imprécises, telles que: « toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présentes règles l'autorisent à sauvegarder »; bien qu'il soit souhaitable que les États assurent le passage inoffensif dans la plus large mesure possible, il n'en fallait pas moins faire référence à ces définitions imprécises dans l'alinéa 3 de l'article 18.

Article 25

Le Gouvernement des Pays-Bas souhaiterait que soit rétabli le texte de l'article 26 qui figure dans le rapport de la Commission du droit international pour l'année 1954. Il ne voit aucune raison de modifier les règles précédentes qui, à son avis, répondent entièrement aux besoins de la pratique actuelle. En ce qui concerne les Pays-Bas, ces règles n'ont jamais soulevé aucune difficulté.

A titre de remarque générale, le Gouvernement des Pays-Bas suggère que la Commission du droit international précise que le « mille » désigne le « mille marin » correspondant au soixantième d'un degré de latitude.

Enfin, le Gouvernement néerlandais désire relever certains défauts d'uniformité dans la rédaction de certains des articles du projet. C'est ainsi que l'on trouve à l'article 7 l'expression « présente réglementation » alors que c'est l'expression « projet d'articles » qui est employée dans le titre. Dans le texte anglais, à l'alinéa 3 de l'article 12, on lit les mots « 2 miles in breadth » et « within » et à l'alinéa 4 « 2 miles across » et « in ». Il convient de signaler en outre l'emploi hésitant du tiret qui est fait dans les expressions « *straight base-line* » (article 5 comparé à l'alinéa 7 de l'article 5) et « *largest-scale chart* » (article 4 et article 15 comparés à l'article 14).

19. — Philippines

Document A/CN.4/99

NOTE VERBALE, EN DATE DU 20 JANVIER 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DES PHILIPPINES AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original anglais]

Le représentant permanent des Philippines auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général des Nations Unies et à l'honneur de se référer à la communication (LEG.292/9/01; LEG.292/8/01) que le Secrétaire général a adressée le 24 août 1955 au Vice-Président et Secrétaire d'État aux affaires étrangères des Philippines en appelant son attention sur le rapport de la Commission du droit international concernant les travaux de sa septième session, qui s'est tenue à Genève du 2 mai au 8 juillet 1955, et en invitant le Gouvernement des Philippines à présenter ses observations sur les projets contenus dans les chapitres II et III.

Le Gouvernement philippin approuve d'une façon générale les dispositions d'ordre technique et scientifique du chapitre II (régime de la haute mer), l'annexe au chapitre II et le « projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale » qui figure au chapitre III. Il tient cependant à présenter, au sujet de certaines dispositions de ce document, les observations suivantes:

[Projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer]

1. — Au sujet de la « Définition de la haute mer », article 1

Comme la délégation des Philippines l'a indiqué dans sa note verbale du 7 mars 1955 en réponse au télégramme LEG.292/9/01 du Secrétaire général, en date du 3 février 1955:

« Toutes les eaux qui entourent ou séparent les diverses îles de l'archipel des Philippines, quelles que soient leur largeur ou leur étendue, constituent un accessoire indispensable du territoire terrestre national; elles font partie intégrante des eaux nationales ou intérieures et relèvent exclusivement de la souveraineté des Philippines. Toutes les autres eaux comprises à l'intérieur des limites fixées par le Traité de Paris du 10 décembre 1898, le Traité conclu à Washington (D. C.), le 7 novembre 1900, entre les États-Unis

et l'Espagne, la Convention du 2 janvier 1930 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, et la Convention du 6 juillet 1932 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, dont les dispositions sont reproduites dans l'article 6 de la loi n° 4003 du Commonwealth et dans l'article premier (une erreur a été commise par inadvertance dans la note verbale du 7 mars 1955 qui faisait mention de l'article 2 au lieu de l'article premier) de la Constitution des Philippines, sont considérées comme eaux territoriales des Philippines aux fins de la protection des droits de pêche nationaux, de la conservation des ressources nationales en poisson, de l'application des lois nationales en matière de douanes et de contrebande, de la défense et de la sécurité nationales et de la protection de tout autre intérêt que les Philippines peuvent juger essentiel au bien-être et à la sécurité du pays, sans préjudice de l'exercice par les navires étrangers appartenant à des puissances amies du droit de passage inoffensif dans ces eaux. Tous les gisements naturels de pétrole ou de gaz naturel situés dans des sols appartenant à l'État ou à des particuliers dans les limites des eaux territoriales ou du plateau continental, ou sur le socle correspondant au plateau continental dans le cas d'un archipel, au large des côtes des Philippines et ne faisant pas partie du territoire d'autres pays, appartiennent de façon inaliénable et imprescriptible aux Philippines, sous réserve de l'exercice, par les navires des États étrangers amis, du droit de passage inoffensif dans ces eaux. »

Le Gouvernement des Philippines, en raison de ce qui précède et conformément aux dispositions de cet article, considère qu'il ne peut y avoir de zone de haute mer dans les eaux situées à l'intérieur des limites territoriales des Philippines, telles qu'elles sont définies dans les traités internationaux précités. Dans le cas d'archipels ou de territoires composés de plusieurs îles, comme c'est le cas pour les Philippines, où un grand nombre d'espaces maritimes sont situés à l'intérieur du groupe d'îles considéré, la continuité de juridiction de l'État sur son propre territoire se trouverait rompue si certains espaces maritimes situés entre les îles qui composent son territoire étaient reconnus ou considérés comme zones de haute mer.

[Projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale]

2. — Au sujet de l'article 3 (Largeur de la mer territoriale) du chapitre II (Étendue de la mer territoriale)

Le Gouvernement philippin considère que sa mer territoriale comprend les espaces maritimes situés à l'intérieur des limites reconnues par les traités, et, par suite, il estime que la largeur de la mer territoriale peut dépasser 12 milles. Il peut donc être nécessaire, pour des raisons d'ordre historique, d'apporter des exceptions à la règle, au moyen de traités ou de conventions conclus entre États. Il semble également que la règle fixant l'étendue de la mer territoriale a été dans une large mesure conçue pour un État riverain continental. Le Gouvernement philippin est d'avis qu'il faudrait prévoir des dispositions tenant compte de la nature particulière de certains États qui, comme les Philippines, sont composés d'archipels.

20. — République Dominicaine

Document A/CN.4/99

OBSERVATIONS TRANSMISES PAR LETTRE, EN DATE DU 5 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en espagnol]

1. La législation dominicaine relative au régime de la haute mer, au régime de la mer territoriale et au plateau continental est contenue dans l'article 5 de la Constitution, dans la loi n° 3342 du 13 juillet 1952 sur l'étendue des eaux territoriales de la République et dans la loi n° 3003 du 12 juillet 1951 sur la police des ports et des côtes.

2. En ce qui concerne l'étendue de la mer territoriale et le plateau continental, l'article 5 de la Constitution de la République dispose que « font également partie du territoire national, la mer territoriale et le plateau continental », et que « l'étendue de la mer territoriale et du plateau continental sera fixée par la loi ». La loi n° 3342, mentionnée ci-dessus, dispose en son article premier que les eaux territoriales s'étendent à une distance de 3 milles marins au large des côtes du territoire, à partir de la laisse moyenne de basse mer. L'article 4 établit une zone supplémentaire adjacente à la mer territoriale, dite « zone contiguë », qui consiste en une bande de mer d'une largeur de 12 milles marins à partir de la limite extérieure de la mer territoriale. Ces définitions s'entendent sous réserve d'une disposition transitoire de la loi qui est ainsi conçue :

« Les limites de la mer territoriale et de la zone contiguë fixées par la présente loi constituent, pour la République Dominicaine, un minimum, et ne correspondent donc pas à une position immuable à l'égard de toute tendance progressive du droit international positif qui pourrait ultérieurement se manifester dans ce domaine. »

3. Sont considérées comme « eaux ou baies historiques » les baies de Samaná, Ocoa et Neiba, dans les limites des lignes transversales tirées de cap en cap ou de pointe en pointe; ces lignes délimitent les eaux intérieures et constituent les lignes de base pour la démarcation des eaux territoriales à la hauteur desdites baies.

4. En ce qui concerne les ressources et richesses de la mer, l'article 5 est ainsi conçu :

« La République Dominicaine se réserve le droit de propriété et d'exploitation en ce qui concerne les ressources naturelles et richesses que recèlent ou pourraient recéler le sol et le sous-sol de la mer, sur une zone adjacente aux côtes du territoire et dont les limites seront fixées par l'Administration nationale, compte tenu des nécessités inhérentes à la prise de possession et à l'exploitation desdites ressources naturelles et richesses et, le cas échéant, par voie d'accords internationaux. L'État peut construire les ouvrages et installations nécessaires à l'exploitation desdites ressources et richesses ou en autoriser la construction, et prendre toutes mesures de surveillance qu'exige la conservation desdites ressources et richesses. »

5. En vertu de la loi n° 3003 susmentionnée, si un crime ou délit est commis à bord d'un navire de commerce dominicain ou étranger se trouvant dans un port

ou dans les eaux territoriales de la République, le commandant du port est habilité à intervenir et à saisir les tribunaux ordinaires, sans préjudice des poursuites qui pourraient être engagées par les autres agents de la police judiciaire. En cas de crime ou délit commis à bord d'un navire de guerre, le commandant du port ne peut monter à bord et se borne à dresser procès-verbal des faits dont il a eu connaissance.

6. En ce qui concerne la relâche forcée et la nationalité des navires, les articles 46, 96 et 97 de la loi n° 3003 contiennent les dispositions suivantes :

« Sera considérée comme relâche forcée l'entrée d'un navire dans un port de la République Dominicaine pour l'un quelconque des motifs suivants :

« a) Nécessité de s'approvisionner pour le voyage ;

« b) Crainte légitime d'être attaqué par des ennemis ou des pirates ;

« c) Accidents ayant rendu le navire impropre à la navigation ;

« d) Tempête qui ne peut être affrontée en haute mer ;

« e) Maladie ou blessure grave et imprévue d'un passager ou d'un membre de l'équipage, exigeant des soins immédiats ;

« f) Mutinerie à bord, menaces ou grave désaccord avec les officiers.

« En tout autre cas, la relâche sera considérée comme volontaire.

« Ont la nationalité dominicaine :

« a) Les navires immatriculés comme tels auprès des autorités portuaires et

« b) Les navires pris à l'ennemi en temps de guerre ou saisis par décision de justice ;

« Un navire ne peut acquérir la nationalité dominicaine aussi longtemps qu'il conserve son immatriculation étrangère. »

7. On trouvera dans le texte ci-joint de l'article 5 de la Constitution et de la loi n° 3342 les dispositions relatives à l'étendue des eaux territoriales dans le cas des îles et îlots, des canaux et autres eaux considérées comme territoriales; au régime juridique de la mer territoriale et de la zone contiguë dans les régions limitrophes du territoire de la République d'Haïti; aux pouvoirs de juridiction et de contrôle dans la zone contiguë et dans les eaux intérieures déclarées partie du territoire national.

21. — Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Document A/CN.4/99/Add.1

A. — OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES DANS UNE NOTE VERBALE DE LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, EN DATE DU 15 MARS 1956

[Texte original en anglais]

INTRODUCTION

Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni a déclaré, dans les observations communiquées

à l'Organisation des Nations Unies le 1^{er} février 1955, qu'il voyait dans le rapport de la Commission une contribution utile à la codification du droit maritime. Il désire renouveler l'expression de l'intérêt qu'il porte aux travaux de la Commission et dire sa satisfaction du nouveau projet d'articles relatifs au régime de la haute mer et du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale, en particulier de l'article 3 de ce dernier projet, qu'il considère comme un apport précieux à l'œuvre entreprise.

Conformément aux termes de la résolution 899 (IX) de l'Assemblée générale, en date du 14 décembre 1954, le Gouvernement de Sa Majesté a cru devoir également suggérer certaines modifications aux projets d'articles sur le plateau continental et la zone contiguë, rédigés lors de la session que la Commission du droit international a tenue en 1953. Toutefois, les présentes observations ne traitent pas du problème de la pêche. Un commentaire sur ce sujet sera présenté ultérieurement.

RÉGIME DE LA HAUTE MER

A. — Observations sur le fond

Article 2

1. Il serait préférable de rédiger comme suit la première phrase de cet article :

« La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut prétendre en soumettre une partie quelconque à sa juridiction. »

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni a été informé qu'un certain nombre de corps savants et d'organismes scientifiques craignent que des initiatives récentes ne contrecarrent la liberté de recherche, d'exploration et d'expérimentation. Il propose donc d'ajouter un cinquième point à ceux qui sont énumérés dans l'article 2, dans les termes ci-après :

« 5. La liberté de recherche, d'expérimentation et d'exploitation. »

3. L'avant-dernier alinéa du commentaire de la Commission énumère certains domaines dans lesquels l'État riverain peut exercer certains droits de contrôle au-delà de la mer territoriale. Le Gouvernement du Royaume-Uni appelle l'attention de la Commission sur le fait que certains États (y compris le Royaume-Uni) autorisent des navires à pratiquer le cabotage sur leurs côtes tout en revendiquant le droit d'arraisonner ces navires et d'y perquisitionner, qu'ils se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur de la mer territoriale. Afin qu'il soit tenu compte de l'exercice de ce droit, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère d'ajouter un nouveau point à ceux qui sont énoncés dans l'alinéa sus-mentionné, dont la teneur serait :

« 6. Le droit de réglementer l'activité des navires étrangers qui se livrent au cabotage, dans les cas où ces navires sont autorisés à le pratiquer. »

Articles 4 et 5

Le Gouvernement de Sa Majesté approuve la disposition suivant laquelle les navires sont soumis en haute mer à la juridiction exclusive de l'État dont ils portent le pavillon, sous réserve des exceptions visées à l'article 4.

Il est dit dans cet article 4 que les navires possèdent la nationalité et naviguent sous le pavillon de l'État

dans lequel ils sont immatriculés, d'où il pourrait résulter que l'immatriculation est le critère du caractère national de tous les navires. Or, les conditions régissant l'immatriculation relèvent de la compétence purement nationale de chaque État; elles varient grandement d'un pays à l'autre et il peut n'y avoir aucune condition à l'immatriculation. Même des États maritimes très évolués n'exigent pas toujours que tout navire soit immatriculé. Les bâtiments de guerre, par exemple, auxquels cet article semble s'appliquer ne sont pas soumis à l'immatriculation et de nombreux types de navires d'État peuvent être exempts d'immatriculation et néanmoins autorisés à arborer le pavillon national. Les bateaux de petit tonnage peuvent être exemptés d'immatriculation tout en ayant le droit de battre pavillon.

En ce qui concerne les dispositions de l'article 5 énonçant les conditions qui doivent être respectées aux fins de reconnaissance du caractère national du navire, le Gouvernement du Royaume-Uni estime que tout essai de réduire les critères régissant la reconnaissance d'un pavillon national à quelques règles élémentaires se heurte nécessairement à d'extrêmes difficultés et qu'il pourrait fort bien s'avérer impossible d'élaborer des règles qui ne soient pas en conflit avec la législation nationale d'un pays ou de l'autre. Dans le présent projet, par exemple, les dispositions de l'article 5 sont suffisamment larges pour permettre l'attribution de « pavillons de complaisance », même lorsque le pays du pavillon n'a rien de commun avec le pays du véritable propriétaire, mais en même temps, elles sont trop étroites pour permettre la reconnaissance d'un grand nombre de navires authentiquement britanniques et immatriculés sur le territoire britannique.

En outre, tels que les articles sont actuellement rédigés, ils ne contiennent pas de dispositions sur le contrôle et la juridiction qui, conformément au commentaire de la Commission sur l'article 5, devraient être effectivement exercés par l'État du pavillon. Ainsi il suffirait, pour qu'il soit satisfait aux dispositions de l'article 5 touchant les propriétaires du navire, qu'il s'agisse de personnes physiques ou de sociétés de personnes, qu'un navire appartienne pour presque moitié à des étrangers séjournant hors des frontières de l'État du pavillon et pour le reste à des étrangers ayant leur résidence dans le pays du pavillon; or, de l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, le contrôle sur des navires appartenant à des personnes ou des sociétés de personnes ne peut être effectivement exercé que si tous les propriétaires du navire ou tous les associés sont citoyens de l'État du pavillon. De même, dans le cas des autres sociétés (qui peuvent englober d'autres personnes morales que des sociétés par actions) il ne suffit pas, pour établir un contrôle effectif, d'exiger l'installation du siège social dans l'État du pavillon. Si la direction des affaires de la personne morale qui possède le navire a son siège hors de l'État du pavillon et si le navire lui-même ne fait pas escale dans les ports de cet État, le navire peut parfaitement échapper à son contrôle.

Inversement l'article 5, dans son texte actuel, est trop restrictif pour permettre la reconnaissance du droit au pavillon de navires naviguant sous le pavillon d'un autre État en vertu d'un droit historique ou d'une coutume. Dans le Commonwealth britannique, lorsque tous les propriétaires d'un navire se trouvent dans un des pays du Commonwealth, et qu'il est entièrement contrôlé

à partir de ce pays, il a toujours été admis (sous réserve de la législation en vigueur dans le pays considéré du Commonwealth) qu'il soit immatriculé dans l'un quelconque des pays du Commonwealth et qu'il arbore le pavillon de ce pays. Il en est ainsi sans préjudice du contrôle et de la juridiction effectifs que la Commission a déclaré être une des conditions du caractère national d'un navire et de son droit de battre pavillon.

L'énumération des critères de la reconnaissance de la nationalité qui figure à l'article 5 apparaît comme l'exposé des éléments que l'Institut de droit international a jugés communs aux systèmes d'immatriculation en vigueur dans un grand nombre de pays en 1896 et qui constituaient par conséquent un plus petit commun diviseur, inférieur aux normes adoptées par l'un quelconque des pays en question. Toutes normes communes de cette sorte risquent fort d'omettre d'importantes dispositions touchant le contrôle et la juridiction, particulières aux différents pays, telles les normes concernant le lieu où se trouve le centre principal des affaires ou la majorité qui contrôle la société. Il y a peu de chance par conséquent qu'une mention détaillée des critères régissant la nationalité par référence aux normes trouvées communes à tous les pays soit satisfaisante en principe, cette méthode pouvant plutôt inciter à l'adoption de normes inférieures.

En conséquence, le Gouvernement de Sa Majesté estime préférable que les articles se bornent à énoncer les principes généraux fixés par le droit international, dans les termes ci-après :

« Article 4

« Sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, les navires sont soumis en haute mer à la juridiction exclusive de l'État sous le pavillon duquel ils naviguent.

« Article 5

« Le navire possède la nationalité de l'État dont il a le droit de battre le pavillon. Toutefois, un État ne saurait autoriser un navire à battre son pavillon et les autres États ne sont tenus de reconnaître ce droit au navire que si, tant du point de vue de sa législation nationale que du point de vue du droit international, l'État du pavillon est en mesure d'exercer et exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon et si le droit d'arborer son pavillon est limité et réglementé en conséquence par sa législation nationale. Un État peut autoriser un navire qui aurait le droit de battre son pavillon national en vertu de sa législation interne, à arborer le pavillon d'un autre État pourvu que cet autre État satisfasse à cette condition de l'exercice effectif de la juridiction et du contrôle. »

Article 8

1. L'objet de cet article ressortirait mieux si l'expression « sont assimilés à » était remplacée par les mots « jouissent de la même immunité que ».

2. La question se pose ici de savoir de quelle façon un bâtiment de guerre sera autorisé à vérifier le pavillon d'un navire si ce navire prétend appartenir à un État ou être exploité par lui. Cette difficulté vient de ce que

le bâtiment de guerre n'a pas d'autre moyen de vérifier le droit au pavillon d'un navire de commerce exploité par un État et affecté à un service gouvernemental que de l'arraisonner, afin de constater s'il n'est réellement utilisé que pour le service de l'État.

3. L'expression « autres navires » qui figure dans la dernière phrase du commentaire de la Commission est quelque peu ambiguë dans son contexte. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère donc de substituer le mot « étranger » au mot « autres ».

Article 18

Dans sa rédaction actuelle, on peut considérer que l'article ne traite pas la question du sort réservé au bateau ou à l'aéronef pirate après la saisie. La Commission voudra peut-être insérer une disposition sur ce point disant, par exemple, que la possibilité devra être ouverte au propriétaire originel de former une action en revendication devant les tribunaux qui ont capturé le navire ou l'aéronef.

Article 21, alinéa 3

Au lieu de l'expression « devra être indemnisé du dommage subi » il semble préférable de dire « devra être indemnisé de tout dommage subi ». A moins que la saisie ne dure très longtemps, il est douteux qu'un dommage quelconque en résulte. On peut se demander si, dans le texte anglais, le mot « *damage* » ne conviendrait pas mieux que « *loss* ».

Article 22, alinéa 1

De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, la dernière phrase de ce paragraphe est fondée sur une conception erronée de la nature de la zone contiguë; c'est pourquoi il propose sa suppression. La zone contiguë ne fait pas partie de la mer territoriale mais de la haute mer. Elle ne se trouve pas, comme la mer territoriale, sous la souveraineté ou la juridiction de l'État riverain. Les lois de l'État riverain ne sont pas applicables en tant que telles dans la zone contiguë, comme elles le sont dans la mer territoriale. L'État riverain pourra cependant exercer certains pouvoirs dans la zone contiguë, non point parce que ses lois sont violées au moment même où il agit, mais afin de prévenir une infraction future à ses lois lorsque le navire arrivera en fait dans la mer territoriale ou pénétrera dans un port. Ainsi, la situation dans la zone contiguë est entièrement différente de celle qui règne dans la mer territoriale. Le Gouvernement du Royaume-Uni estime que la doctrine de la poursuite ne doit être applicable que lorsque, au moment où la poursuite commence, le navire se trouve sous la juridiction de l'État riverain et qu'il y a eu effectivement infraction à ses lois, ou qu'il y a présomption qu'une telle infraction a été commise. Telle ne saurait être la situation dans la zone contiguë et, par conséquent, la doctrine de la poursuite ne devrait pas s'appliquer à un navire qui se trouve dans la zone contiguë.

De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, cet alinéa devrait également préciser qu'il n'est pas nécessaire que l'infraction pour laquelle la poursuite est engagée dure encore au moment précis où elle commence. Il est clair que dans le cas, par exemple, d'une pollution par les hydrocarbures, l'infraction proprement dite peut

ne durer que très peu d'instants, pendant lesquels il serait parfaitement impossible d'entamer la poursuite.

Article 22, alinéa 3

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que cet alinéa comprenne également une disposition aux termes de laquelle le navire poursuivant devra relever la position du navire poursuivi, par exemple, en larguant une bouée.

Emploi d'un aéronef aux fins de la poursuite

Certains États se servent d'aéronefs en coopération avec des navires pour assurer la protection de la pêche. Le Gouvernement du Royaume-Uni admet la régularité de cette pratique en principe, mais à condition qu'elle soit appliquée correctement, de manière que soient respectés les principes contenus dans l'article 22 du projet de la Commission du droit international. Il propose donc que la Commission étudie, à sa prochaine session, les problèmes que pose la poursuite commencée par un aéronef.

De prime abord, le Gouvernement du Royaume-Uni estime qu'on doit tenir compte des principes suivants:

1) Il est de la nature de la poursuite que le navire qui commet l'infraction ait été informé qu'il est requis de stopper. Un aéronef agissant isolément doit donc être capable d'émettre un signal visible et compréhensible donnant l'ordre de stopper au navire qui commet l'infraction, alors que ce dernier est encore dans la mer territoriale. Ce n'est qu'à partir de cet ordre que peut commencer la poursuite proprement dite, celle dont l'extension à la haute mer pourra être justifiée.

2) Comme la poursuite doit être immédiate, active et continue, l'aéronef qui a donné l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à l'arrivée du bâtiment alerté par lui, qui continuera la poursuite. On ne saurait considérer comme l'exercice régulier du droit de poursuite le fait d'autoriser un bâtiment à saisir un autre navire en dehors de la mer territoriale, simplement parce que cet autre navire a été vu par un aéronef au moment où il commettait une infraction dans la mer territoriale.

Chapitre II. — Pêche

Le Gouvernement du Royaume-Uni présentera séparément, à une date ultérieure, ses observations sur les articles contenus dans ce chapitre.

Chapitre III. — Câbles et pipe-lines sous-marins

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve le contenu de ce chapitre, mais il suggère que les articles et leurs commentaires soient modifiés partout où cela sera nécessaire (comme indiqué ci-dessous) afin qu'ils visent les câbles électriques en général.

Article 34, alinéa 1

Au lieu de « télégraphiques ou téléphoniques », lire « électriques ».

Article 34, commentaire

Au deuxième alinéa, après le mot « pipe-lines », ajouter « et aux câbles de transport d'énergie ».

Article 35

A la ligne 7, après « communications télégraphiques ou téléphoniques », ajouter « ou le transport de l'énergie électrique »; dans le commentaire, après le mot « pipe-lines », ajouter « et aux câbles de transport d'énergie ».

B. — Remarques sur la forme

Article 1

Dans le texte anglais, remplacer « *which are not included* » par « *that are not included* ».

Article 3

Dans le texte anglais, remplacer « *shall have* » par « *has* ».

Article 6

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que cet article soit remanié de la manière suivante:

« Le navire naviguant sous deux ou plusieurs pavillons ne pourra se prévaloir, vis-à-vis de tout État tiers, d'aucune de ces nationalités et pourra être assimilé à un navire sans nationalité. »

Article 7, alinéa 2

Dans le texte anglais, ajouter une virgule après « *Government* » et après « *military fleet* ».

Article 10, alinéa 1

Dans le texte anglais, ajouter une virgule après les mots « *flying the flag* » à l'avant-dernière ligne.

Article 12

Après les mots « navire marchand » ajouter « d'un État quelconque ».

Article 14, alinéa 1

Dans le texte anglais, ajouter une virgule après le mot « *depredation* ». A la deuxième ligne de l'alinéa 1, a, remplacer « *on* » par « *by* ».

Article 16

Certaines des expressions employées dans cet article ne relèvent pas de l'anglais usuel. Il conviendrait de remplacer le mot « *devoted* » par le mot « *utilized* »; cela rendrait nécessaire la substitution de « *for* » à « *to* » à la ligne suivante. L'expression « *dominant control* » n'est pas usuelle non plus; « *control* » seul pourrait suffire. Si l'on veut ajouter un autre mot, « *actual* » ou « *effective* » serait plus approprié.

Article 20

Dans le texte anglais, remplacer « *because of* » par « *on account of* ».

Article 21, alinéa 1, b

Cet alinéa devrait être remanié de la manière suivante: « Que ledit navire, se trouvant dans les zones maritimes indiquées comme suspectes par les traités internationaux ayant pour but la suppression de la traite des esclaves, se livre à cette pratique. »

Article 22

Dans le commentaire, au point 3, remplacer « s'est rendu compte de la présence du » par « a aperçu le » et substituer le mot « faisant » à « hissant ».

Article 23

L'expression « *fuel oil* » s'emploie dans un sens technique; le simple mot « *oil* » est préférable dans le texte anglais.

Régime de la mer territoriale

Le texte qui suit constitue les observations sur le fond que le Gouvernement de Sa Majesté désire présenter. Certaines remarques sur la forme seule pourront être communiquées ultérieurement.

Article 1

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 2

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 3

Dans les observations qu'il a soumises le 1^{er} février 1955 à la Commission du droit international sur son rapport pour 1954, le Gouvernement du Royaume-Uni a exposé complètement son point de vue selon lequel le problème de la largeur de la mer territoriale demande une solution uniforme et mondiale, et bien que des arguments particuliers d'ordre historique constituent dans certains cas un motif valable à l'appui d'une revendication visant une limite plus étendue, aucune justification d'ordre géographique ou économique ne saurait étayer une prétention allant au-delà de la zone traditionnelle de 3 milles. Le Gouvernement du Royaume-Uni accueille donc avec satisfaction la disposition par laquelle la Commission déclare, à l'alinéa 3 de cet article, que les États ne sont pas tenus de reconnaître les prétentions à une largeur de mer territoriale dépassant 3 milles. Il demande instamment à la Commission de réaffirmer ce point de vue plus fermement encore dans le texte révisé et il voudrait souligner à ce propos le passage de l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries (Royaume-Uni contre Norvège) où il est dit que la délimitation de la mer territoriale présente toujours un aspect international.

Au deuxième alinéa de son commentaire sur l'article 3, en examinant l'alinéa 2 dudit article, la Commission déclare qu'à son avis l'extension de la mer territoriale au-delà d'une limite de 12 milles constitue une infraction au principe de la liberté de la mer. Le Gouvernement du Royaume-Uni voudrait faire ressortir que ce principe a été fixé au cours de la période qui a connu l'acceptation générale par les États de la limite de 3 milles pour la mer territoriale. Les tentatives de dérogation à ce principe ont surtout pris la forme de revendication d'une zone de mer territoriale dépassant la largeur de 3 milles. Comme le principe de la liberté de la mer est incompatible avec la prétention d'exercer une juridiction exclusive sur de grandes parties de la mer, le Gouvernement du Royaume-Uni propose que la reconnaissance de ce principe ait pour conséquence la limi-

tation des eaux territoriales à une zone de 3 milles que l'expérience a prouvé être à la fois nécessaire et suffisante au regard des besoins légitimes des États riverains.

Le Gouvernement du Royaume-Uni désire rappeler que dans les observations qu'il a adressées à la Commission le 1^{er} février 1955, il a exposé plusieurs arguments en faveur d'une largeur uniforme de la mer territoriale dans le monde entier. Il demande à la Commission d'examiner à nouveau ces arguments et de tenir compte de certains faits récents survenus dans le domaine de la coopération internationale en matière maritime et dans les travaux de la Commission elle-même, qui, de l'avis de ce Gouvernement, viennent à l'appui de la solution uniforme comportant une mer territoriale de 3 milles de largeur.

Tout d'abord, la Commission a élaboré un projet d'articles sur la conservation des ressources biologiques de la mer. Le Gouvernement du Royaume-Uni se déclare satisfait de ces articles en principe et il pense que l'adoption d'une série d'articles sur ce sujet devrait atténuer les craintes fréquentes et légitimes des États riverains concernant la conservation des ressources de poisson au-delà de la limite de 3 milles — inquiétudes qui ont motivé maintes prétentions excessives à de larges zones de mer territoriale. Il pense que les articles en question devraient fournir une base pour les accords futurs sur la conservation des ressources biologiques de la mer. Il apparaîtra ainsi nettement que les États qui méconnaissent les principes servant de base à ces articles et qui continuent à fonder leurs prétentions à une zone plus large de mer territoriale sur le désir de préserver ou de conserver les ressources en poisson, cherchent sans motif légitime à affirmer une juridiction et des droits d'exploitation exclusifs sur des parties de la mer qui devraient être ouvertes à l'usage et dans l'intérêt de tous les pays.

En second lieu, le Gouvernement du Royaume-Uni a déjà indiqué qu'il était prêt à accepter une « zone contiguë » allant jusqu'à 12 milles de large, mesurée à partir de la laisse de basse mer ou de la ligne de base, zone dans laquelle l'État riverain aura le pouvoir d'exercer certains droits particuliers. Il déclare de nouveau qu'il est disposé à accepter une solution de ce genre aux conditions qu'il a exposées dans ses observations du 2 juin 1952 lorsque cette proposition a été faite pour la première fois et qu'il a confirmées dans les observations du 1^{er} février 1955. Les pouvoirs établis en vertu d'un tel arrangement répondent aux désirs de l'État riverain d'exercer un certain contrôle en matière douanière, fiscale et sanitaire dans une plus large zone et en outre ils rendent ainsi inutile toute prétention à une plus grande étendue de mer territoriale fondée sur le désir de renforcer le contrôle dans ces domaines.

Enfin, le Gouvernement du Royaume-Uni voudrait rappeler que les articles sur le plateau continental que la Commission du droit international a rédigés lors de sa session de 1953 prévoient au profit de l'État riverain des droits souverains sur le lit de la mer et le sous-sol du plateau continental dans le voisinage de ses côtes. Le Gouvernement du Royaume-Uni présente des observations séparées sur ces articles, mais il constate qu'ils servent aussi à garantir certains intérêts de l'État riverain sans poser la question d'une extension quelconque de la mer territoriale dudit État.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que ces considérations répondent à tous les arguments de fond

avancés par les États à l'appui de l'extension de leur mer territoriale.

Du point de vue purement juridique, le Gouvernement du Royaume-Uni n'a rien à ajouter aux arguments exposés dans ses observations du 1^{er} février 1955 sur lesquels il voudrait une fois de plus retenir l'attention. Il conclut en rappelant la déclaration qui figure dans les observations communiquées par le Gouvernement des États-Unis le 3 février 1955, aux termes de laquelle tous les États admettent qu'ils ont droit à une mer territoriale d'au moins 3 milles. Le moyen d'obtenir un accord sur toute cette question si compliquée consiste donc à accepter ce fait mais en même temps à admettre toutes exceptions que l'on pourrait juger nécessaires dans des cas particuliers en prévoyant le règlement de ces cas d'espèce par voie d'arbitrage et d'accords internationaux toutes les fois qu'ils paraissent justifiés.

Articles 4 et 5

Dans ses observations du 1^{er} février 1955, le Gouvernement du Royaume-Uni a exprimé et développé le point de vue suivant lequel l'emploi de lignes de base ne saurait se justifier *uniquement* par des considérations d'ordre économique. Il regrette, par conséquent, l'insertion d'une clause à cet effet dans l'article 5, et pour les raisons données dans ses précédentes observations, aussi bien que dans celles ci-dessus qui visent l'article 3, il ne peut approuver cette clause.

Le Gouvernement du Royaume-Uni estime également que la référence aux facteurs économiques qui figure à l'article 5 du projet de la Commission est fondée sur une interprétation inexacte de l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries (Royaume-Uni contre Norvège). Les « intérêts économiques » pris en considération dans l'arrêt étaient envisagés *uniquement* à la lumière des facteurs historiques et géographiques en cause et ne devaient pas constituer une justification en soi. Dans le contexte de l'arrêt, on peut considérer le passage précis qui sert de base à la partie correspondante de l'article 5, comme se rapportant *uniquement* à la méthode particulière suivant laquelle, dans certaines circonstances, une ligne de base peut être tracée en un lieu donné, et non à la question de savoir si une ligne de base est justifiée en ce lieu d'une manière générale. Il faut d'abord que la ligne de base soit justifiée en principe par d'autres raisons pour que des considérations économiques purement locales dans cette région particulière puissent justifier alors un certain mode de tracé.

En conséquence, le Gouvernement du Royaume-Uni voudrait proposer que le texte de l'alinéa 1 de l'article 5 du projet de 1954 soit réinséré dans le présent article 5, et que le présent article 4 soit modifié de manière qu'il indique clairement que seules les considérations énoncées dans l'ancien article 5 peuvent être invoquées pour justifier une dérogation à l'emploi de la laisse de basse mer.

Le Gouvernement du Royaume-Uni considère également comme très important de préciser davantage la nature et la longueur de la ligne de base admissible. La Cour internationale de Justice n'a énoncé que des critères très généraux qui, à défaut d'une définition plus détaillée, ne sont pas faciles à appliquer. Le Gouvernement du Royaume-Uni regrette donc l'omission de l'ancien alinéa 2 de cet article tel qu'il figurait dans le

rapport de 1954. Cet alinéa contenait lesdites définitions, et le Gouvernement du Royaume-Uni suggère de le reprendre sous une forme ou sous une autre.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose ensuite que la Commission envisage d'énoncer explicitement dans les articles le principe selon lequel on ne saurait tracer les lignes de base coupant des frontières entre États, dans une baie ou le long d'une côte, à la suite d'un accord entre ces États, qui soient opposables aux autres États. Sans doute, les effets de la souveraineté de l'État sur ses eaux intérieures sont-ils tels que toute tentative d'accord de cette nature conduirait en fait à des difficultés juridiques extrêmement complexes et s'avérerait probablement impraticable, mais le Gouvernement du Royaume-Uni n'en considère pas moins que l'illégalité du procédé doit être expressément constatée.

Enfin, le Gouvernement du Royaume-Uni appelle de nouveau l'attention de la Commission sur les problèmes touchant le statut des eaux englobées par les lignes de base, en particulier sur la question du droit de passage à travers des eaux nouvellement encloses, en avant de la côte, qui précédemment faisaient partie de la mer territoriale (ou même de la haute mer) et qui maintenant sont devenues intérieures ou nationales. Cette inclusion peut néanmoins n'avoir pas altéré leur caractère intrinsèque d'eaux permettant l'accès à la côte ainsi qu'à ses ports et à ses estuaires. C'est précisément aux approches d'une côte que les droits de passage sont les plus importants puisqu'il peut ne pas y avoir d'autre route possible.

Article 6

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 7

Tout en admettant qu'une limite précise doit être fixée à la ligne de démarcation des baies, le Gouvernement du Royaume-Uni ne peut accepter le chiffre de 25 milles proposé par la Commission comme distance maximum de la ligne. On a soutenu que la règle dite « des 10 milles » est sans fondement en droit international; mais cela est également vrai de la règle des 25 milles et, à la lumière des considérations exposées ci-dessus dans l'observation relative à l'article 3, le Gouvernement du Royaume-Uni ne pense pas que l'intérêt des États riverains justifie en quoi que ce soit l'adoption d'une telle distance.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose également que l'alinéa 2 de l'article 7 soit rendu plus clair grâce à l'adjonction d'une phrase stipulant que les îles situées devant une baie ne sauraient être considérées comme « fermant » la baie si la route habituelle de la navigation internationale passe entre ces îles et la côte.

De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, on pourrait interpréter l'alinéa 5 de l'article 7 comme signifiant que la ligne de démarcation de 25 milles est une distance minimum. Afin d'éviter cette équivoque, il suggère de supprimer tous les mots qui suivent l'expression « baies dites historiques ».

Le Gouvernement du Royaume-Uni estime encore que le premier alinéa du commentaire de cet article a besoin d'être modifié, car la définition ne correspond pas aux termes de l'article lui-même. Elle le paraphrase

de telle sorte que ce n'est plus la superficie qui est le critère comme dans l'article, mais la distance.

Enfin, le Gouvernement du Royaume-Uni veut souligner que certaines configurations de la ligne côtière peuvent donner lieu à des difficultés dans l'application des définitions du premier alinéa de cet article, et que des complications peuvent également résulter de la divergence qui existe entre l'alinéa 3 qui mentionne la laisse de basse mer et l'alinéa 1 qui ne le fait pas.

Article 8

Le Gouvernement du Royaume-Uni appelle, une fois de plus, l'attention de la Commission sur les remarques relatives à cet article qui figurent dans ses observations du 1^{er} février 1955.

Article 9

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 10

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article. Il ne pense pas que des dispositions spéciales soient nécessaires concernant les groupes d'îles en tant que telles, et il accepte en principe la dernière phrase du commentaire de la Commission sur cet article. Il estime que les règles habituelles mises en regard de l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries (Royaume-Uni contre Norvège) suffisent à résoudre ce cas.

Pour ce qui est de la forme, il préférerait substituer les mots « près des » à « devant les » dans la dernière phrase du commentaire de la Commission.

Article 11

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 12

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 13

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article sauf en ce qu'il autorise l'emploi de la ligne de démarcation de 25 milles par référence (dans l'alinéa 2) à l'article 7, et étant supposé que les lignes de base ne peuvent couper la frontière entre États (voir les observations ci-dessus relatives aux articles 4 et 5).

Article 14

Le Gouvernement du Royaume-Uni présente les observations suivantes sur les dispositions du premier alinéa de cet article.

1. L'adoption d'une délimitation le long de la ligne médiane semble dépendre du défaut d'accord sur une autre solution. Or, en pratique, la solution de la ligne médiane dépendra elle-même habituellement de l'accord sur une méthode d'application (par exemple un accord pourra être nécessaire sur la manière dont la délimitation devra tenir compte des îles), et il pourrait se faire, dans ces conditions, que cet accord soit difficile à réaliser.

2. Contre le recours à une ligne médiane exacte, qui offre des complications techniques considérables, on pourra dans bien des cas objecter que la configuration géographique de la côte rend cette délimitation injuste, et que les lignes de base (par exemple la laisse de basse mer de la côte) peuvent subir des modifications physiques avec le temps.

3. Suivant l'expérience du Gouvernement du Royaume-Uni, la solution la plus satisfaisante sera habituellement d'appliquer le *principe de la ligne médiane*: c'est-à-dire une ligne médiane approximative et simplifiée, ayant pour base, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, une ligne médiane exacte, et tracée sur une carte spéciale dressée à une date donnée.

Pour ces raisons, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que la Commission modifie l'alinéa 1 de l'article 14, conformément à l'amendement proposé ci-dessous. Le premier alinéa ainsi révisé serait en harmonie avec la solution d'un problème analogue qui est traité à l'alinéa 1 de l'article 15.

« Article 14

« 1. La délimitation des mers territoriales entre deux États dont les côtes sont situées en face l'une de l'autre à une distance inférieure à l'étendue des zones de la mer territoriale adjacente aux deux côtes est habituellement établie, à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par application du principe de la ligne médiane, dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base, à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacune de ces zones.

« 2. ... (sans changement). »

Article 15

Le Royaume-Uni approuve cet article.

Chapitre III. — Droit de passage inoffensif

Le Gouvernement du Royaume-Uni n'approuve pas en principe que les bâtiments de guerre soient traités séparément dans ces articles en ce qui concerne le droit de passage inoffensif (voir toutefois l'observation sous l'article 25).

Article 16

Le Gouvernement du Royaume-Uni estime qu'à l'alinéa 3 de cet article, les mots « un acte portant préjudice à la sécurité de l'État riverain » donnent toujours lieu aux objections élevées contre eux dans les observations du Gouvernement du Royaume-Uni en date du 1^{er} février 1955; en l'absence d'une formule restrictive ces mots peuvent prêter à des abus. De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, cet alinéa devrait indiquer clairement que la preuve que le passage « porte atteinte etc. » doit être rapportée conformément aux critères du droit international et non pas d'après la loi de l'État riverain. A son sens, il y a danger réel qu'un navire voie sa navigation entravée au cours d'un passage véritablement inoffensif; d'autre part, il se rend compte de la difficulté d'introduire dans le projet la notion de « maraude » (*hovering*) aux fins de contrebande, dans le cadre de l'alinéa 3, sans fournir en même

temps prétexte à des entraves aux passages véritablement inoffensifs. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose donc d'ajouter à l'alinéa 3 de l'article, après les mots « États riverains », le membre de phrase ci-après: « ou ayant pour but d'échapper au contrôle des importations ou des exportations ou aux droits de douane de l'État riverain ».

Article 17

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve la disposition qui figure dans la première phrase du premier alinéa de cet article.

Article 18

Le premier alinéa de cet article a plus ou moins la même portée que l'alinéa 3 de l'article 16. Il n'est donc pas nécessaire de garder les deux textes. Quoi qu'il en soit, l'observation relative à l'article 16 vaut également ici.

Article 19

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article.

Article 20

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article, mais il propose de rétablir le premier alinéa du commentaire y relatif qui figure dans le rapport de 1954.

Article 21

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article et se félicite de voir qu'on insiste maintenant davantage sur les besoins de la navigation à l'alinéa 3 et dans le commentaire.

Article 22

Dans son observation sur l'article correspondant du projet relatif au régime de la mer territoriale élaboré par la Commission du droit international lors de sa sixième session, le Gouvernement du Royaume-Uni a appelé l'attention sur l'incompatibilité qui pourrait exister dans une certaine mesure entre cet article du projet et la Convention conclue à Bruxelles en 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer. Toutefois, le Gouvernement du Royaume-Uni estime que vouloir extraire de brefs passages de cette Convention pour tenter de la résumer dans le projet d'articles, ce serait probablement aller au devant de difficultés plus grandes encore en raison du manque d'uniformité qui pourrait en résulter entre les termes du résumé inséré dans le projet d'articles et la Convention elle-même et en raison de l'impossibilité de traiter toute la matière de la Convention dans le projet d'articles. Le Gouvernement du Royaume-Uni juge donc préférable de supprimer les alinéas 2 et 3 de l'article 22. Si l'on veut, le commentaire pourrait mentionner le fait qu'en vertu de la Convention la saisie civile, même dans un port, n'est possible que dans certains cas.

Article 23

Le Gouvernement du Royaume-Uni désire réaffirmer qu'à son point de vue la question des navires auxquels

devrait s'appliquer l'immunité dont jouit l'État demande une étude très approfondie. En attendant que la situation de ces navires soit définie, le Gouvernement du Royaume-Uni se croit donc toujours obligé de réserver sa position à l'égard de cet article. Toutefois, il déclare à nouveau qu'en principe il ne s'oppose pas à ce que les dispositions des articles 16, 19, 20, 21 et 22 s'appliquent aux navires d'État affectés à un service commercial.

Article 24

Le Gouvernement du Royaume-Uni attend le projet de la Commission pour le texte de cet article.

Article 25

Si la Commission le juge opportun, le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé en dernière analyse à accepter que le passage des bâtiments de guerre fasse l'objet d'un article séparé. En outre, il ne conteste pas le droit de l'État riverain, conformément à l'article 18, de réglementer le passage des bâtiments de guerre dans la mer territoriale. En revanche, il ne saurait accepter les dispositions du premier alinéa de cet article, qu'il juge inutiles et injustifiables.

A son avis, les considérations générales ci-après devraient présider aux décisions de la Commission touchant les bâtiments de guerre:

1. La règle relative au droit de passage est fondée sur l'hypothèse que ce passage, qu'il s'agisse de bâtiments de guerre ou de navires de commerce, est inoffensif: s'il n'en est pas ainsi, le droit n'existe pas.

2. Les droits généraux de l'État riverain sont énoncés aux articles 18 et 19: ceux-ci s'appliquent aussi bien aux bâtiments de guerre qu'aux navires de commerce ainsi qu'à toutes les garanties nécessaires à la protection de l'État riverain.

3. La pratique actuelle des États, reconnue en 1930 par la Conférence pour la codification du droit international, n'exige pas que le passage des bâtiments de guerre soit subordonné à une autorisation ou une notification préalable.

4. La tendance actuelle de certains pays à revendiquer une grande étendue de mer territoriale rend plus souhaitable encore que la Commission borne sa recommandation en cette matière au strict contenu de la règle telle qu'elle est en vigueur.

Conformément aux considérations ci-dessus, le Gouvernement du Royaume-Uni propose de remanier le premier alinéa de l'article de la manière suivante:

« 1. Sous réserve des dispositions des présentes règles, l'État riverain ne saurait normalement interdire le passage inoffensif des bâtiments de guerre dans la mer territoriale ni exiger une autorisation ou notification préalable. »

Article 26

Sous réserve des considérations énoncées dans ses observations sur l'article 25, le Gouvernement du Royaume-Uni accepte cet article bien qu'à son sens il n'ait qu'une faible valeur pratique.

PLATEAU CONTINENTAL ET ZONE CONTIGÜE

(Projets d'articles contenus dans le rapport de la Commission du droit international sur sa cinquième session)²²

Le plateau continental

Article 1

Comme il l'avait déclaré dans ses observations sur un précédent rapport de la Commission du droit international (communiquées à l'Organisation des Nations Unies le 2 juin 1952), le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à accepter la profondeur de 200 mètres comme critère pour déterminer le bord extérieur du plateau continental, mais il est toujours d'avis qu'une profondeur de 100 brasses serait préférable pour des raisons d'ordre pratique, car cette profondeur — et ce n'est pas le cas pour celle de 200 mètres — est celle qui est déjà portée sur les cartes marines à petit point des pays qui publient des cartes de cette sorte pour toutes les régions du monde.

Le Gouvernement du Royaume-Uni estime que le caractère particulier des exceptions figurant au paragraphe 66 du rapport serait utilement souligné par l'insertion du mot « immédiatement » avant le mot « contiguës » à la quatrième ligne de cet article.

Article 2

A propos de cet article, le Gouvernement du Royaume-Uni désire affirmer de nouveau le point de vue qu'il a déjà exprimé dans ses observations de 1952, à savoir que les droits de l'État riverain sur le plateau continental doivent être de la même nature générale que ses droits sur son territoire terrestre, sous réserve bien entendu des dispositions des articles subséquents.

Toutefois, il voudrait souligner que certaines sociétés scientifiques craignent que les termes de ces articles n'autorisent l'État riverain à imposer des restrictions inutiles à une véritable recherche scientifique sur le plateau lui-même. Il propose par conséquent que la Commission envisage d'insérer une disposition sauvegardant le droit général d'entreprendre de telles explorations et recherches.

Articles 3 et 4

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve ces articles et ne saurait accepter aucune convention sur le plateau continental qui ne les contiendrait pas. A son avis, la Commission pourrait peut-être, au cours de sa session de 1956, examiner s'il ne serait pas souhaitable d'affirmer plus explicitement encore qu'une revendication de souveraineté sur le plateau continental ne peut s'étendre qu'au lit de la mer et au sous-sol du plateau lui-même et non aux eaux surjacentes, sauf dans la mer territoriale, et qu'une revendication relative au plateau continental ne saurait conférer aucune juridiction ou aucun droit exclusif sur les eaux surjacentes en dehors de la mer territoriale, qui sont et demeurent parties de la haute mer.

Article 5

Le Gouvernement du Royaume-Uni approuve cet article, mais suggère qu'il mentionne les pipe-lines aussi bien que les câbles sous-marins. Ainsi serait-il en har-

monie avec l'article 34 du projet relatif à la haute mer contenu dans le rapport de 1955; en fait, la Commission pourrait envisager d'insérer un renvoi à cet article.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose d'ajouter une nouvelle clause à la fin de l'article dans les termes ci-après: « ou l'exploration des eaux situées au-dessus du plateau continental ».

Article 6, alinéa 2

Le Gouvernement du Royaume-Uni préférerait que les zones de sécurité envisagées soient définies par une distance précise au lieu de l'être par une formule aussi vague que « jusqu'à une distance raisonnable ». Tout en admettant qu'en raison d'un conflit probable d'intérêts, ces articles doivent garder une certaine souplesse, il ne pense pas que la question de la zone de sécurité doive susciter une divergence d'opinions. Étant donné que la marge de sécurité pour la navigation doit toujours être plus ou moins la même, aussi bien lorsque l'installation en question se trouve sur une partie ouverte de la mer que dans un détroit de faible largeur, le Gouvernement du Royaume-Uni pense qu'une solution provisoire pourrait consister à ajouter les mots « n'excédant pas 400 mètres » après l'expression « jusqu'à une distance raisonnable ».

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose l'insertion d'un nouvel alinéa 5 dans cet article (l'actuel alinéa 5 deviendrait ainsi l'alinéa 6) qui serait libellé comme suit: « Si ces installations sont abandonnées ou ne servent plus, elles doivent être complètement enlevées. »

Il fait aussi remarquer que dans l'actuel alinéa 5, la mention des « routes maritimes » peut s'avérer trop restrictive et il propose d'ajouter avant ces mots le membre de phrase ci-après: « ou en des lieux où elles peuvent causer une gêne ».

Article 7

Le Gouvernement du Royaume-Uni présente les observations suivantes sur les dispositions du premier alinéa de cet article:

1. L'adoption d'une délimitation le long de la ligne médiane semble dépendre du défaut d'accord sur une autre solution. Or, en pratique, la solution de la ligne médiane dépendra elle-même habituellement de l'accord sur une méthode d'application (par exemple, un accord pourra être nécessaire sur la manière dont la délimitation devra tenir compte des îles) et il pourrait se faire, dans ces conditions, que cet accord soit difficile à réaliser. Il serait utile, en tout cas, d'insérer dans cet article une disposition analogue à celle qui figure à l'alinéa 2 de l'article 14 du projet relatif au régime de la mer territoriale.

2. Contre le recours à une ligne médiane exacte, qui offre des complications techniques considérables, on pourra dans bien des cas objecter que la configuration géographique de la côte rend cette délimitation injuste et que les lignes de base (par exemple la laisse de basse mer de la côte) peuvent subir des modifications physiques avec le temps.

3. Suivant l'expérience du Gouvernement du Royaume-Uni, la solution la plus satisfaisante sera habituellement d'appliquer le principe de la ligne médiane, c'est-à-dire

²² Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9 (A/2456), chap. III.

une ligne médiane approximative ou simplifiée, ayant pour base, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, une ligne médiane exacte, et tracée sur une carte spéciale dressée à une date donnée.

Pour ces raisons, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que la Commission modifie l'article 7 conformément à l'amendement proposé ci-dessous. Le premier alinéa ainsi révisé serait en harmonie avec la solution d'un problème analogue qui est traité à l'alinéa 2 du même article:

« Article 7

« 1. Dans le cas où un même plateau continental est contigu au territoire de deux ou plusieurs États dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces États est habituellement déterminée, à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, par l'application du principe de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces États.

« 2. ... (sans changement).

« 3. Les lignes seront tracées sur les cartes de service à grande échelle. »

La zone contiguë

Le Gouvernement du Royaume-Uni constate que le paragraphe 111 du rapport de la Commission indique que l'expression « immigration » s'entend également de l'« émigration » dans l'article sur la zone contiguë. Étant donné les pouvoirs qui seraient ainsi conférés à l'État riverain, par exemple d'empêcher des réfugiés politiques de quitter un pays, le Gouvernement du Royaume-Uni estime qu'il convient de supprimer le mot « immigration ».

Le Gouvernement du Royaume-Uni ne saurait accepter l'emploi du mot « réprimer » à la troisième ligne de l'article car, comme il l'a fait remarquer dans ses observations sur l'article 22 relatif au régime de la haute mer, il ne peut admettre que l'État riverain puisse exercer rien de plus qu'un droit de contrôle purement préventif dans sa zone contiguë.

En conséquence, il voudrait également voir ajouter un second alinéa à cet article, dont la teneur serait: « Le pouvoir de contrôle susmentionné ne modifie pas le statut des eaux dans lesquelles il est exercé en dehors de la mer territoriale et il n'autorise pas l'État riverain à prétendre à aucune juridiction générale ou à des droits exclusifs sur ces eaux, qui sont et demeurent parties de la haute mer. »

Le Gouvernement du Royaume-Uni juge souhaitable, en outre, un autre amendement pour garantir que seules des demandes *raisonnables* seront faites aux navires en vertu de cet article.

Enfin, il veut appeler l'attention sur les observations qu'il a présentées dans le rapport de 1954, à propos de l'article 16 du projet concernant le régime de la mer territoriale et sur les conditions auxquelles il est disposé à accepter la zone contiguë, telles qu'elles sont énoncées dans ses observations du 2 juin 1952 et exposées à nouveau dans ses observations du 1^{er} février 1955. Dans son esprit, ces observations demeurent valables.

Document A/CN.4/99/Add.5

B. — OBSERVATIONS TRANSMISES PAR UNE NOTE VERBALE, EN DATE DU 19 AVRIL 1956, DE LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

OBSERVATIONS DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD SUR LES ARTICLES RELATIFS À LA CONSERVATION DES RESSOURCES BIOLOGIQUES DE LA MER FIGURANT AU CHAPITRE II DU RAPPORT DE LA COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL SUR LES TRAVAUX DE SA SEPTIÈME SESSION²³

1. Dans ses observations sur les articles relatifs au régime de la mer territoriale, le Gouvernement du Royaume-Uni a exprimé sa satisfaction de principe en ce qui concerne les articles relatifs à la conservation des ressources biologiques de la mer et fait savoir qu'il considèrerait que ces articles devaient servir de base à des accords ultérieurs en ce domaine et apaiser les craintes souvent légitimes des États pour ce qui est de la conservation des ressources en poisson dans les eaux voisines de leurs côtes, au-delà de la limite des 3 milles.

2. La conservation des ressources biologiques est une notion qui, pour ainsi dire par définition, doit faire intervenir des considérations scientifiques et en particulier biologiques. Son contenu scientifique a été clarifié et formulé à la Conférence technique internationale sur la conservation des ressources biologiques de la mer, au cours de laquelle les 45 États représentés ont trouvé un très large terrain d'entente. La Commission a pu prendre pleinement en considération le rapport de cette Conférence, et le Gouvernement du Royaume-Uni considère qu'en conséquence, les articles dont il s'agit constituent un progrès très marqué sur ceux que la Commission avait adoptés en 1953 à sa cinquième session. Il y a néanmoins un point sur lequel le Gouvernement du Royaume-Uni estime que les articles dont il s'agit n'ont pas suffisamment utilisé les indications du rapport de la Conférence technique internationale. Ce rapport contient en son chapitre II un énoncé des objectifs de la conservation des ressources en poisson dont le contenu scientifique a été accepté à l'unanimité à la Conférence. Les articles considérés, dont le thème est la conservation scientifique, ont essentiellement pour objet l'application de mesures de conservation et de procédures appropriées. Pourtant, ils ne contiennent pas de définition du mot « conservation ». Il y a là, semble-t-il, un manque de précision qu'il serait possible de faire disparaître, c'est pourquoi le Gouvernement du Royaume-Uni propose d'ajouter au premier des articles, c'est-à-dire à l'article 24, un deuxième alinéa rédigé comme suit:

« Aux fins du présent article et des articles suivants, on doit entendre par conservation des ressources biologiques de la mer une manière de mener les activités de pêche qui, dans l'immédiat, accroisse ou tout au moins maintienne le rendement moyen constant en produits se présentant sous la forme souhaitable et qui, pour l'avenir, assure le rendement optimum constant de façon à porter au maximum les disponibilités en produits de la mer, alimentaires et autres. »

3. Dans le cadre de cette définition, le Gouvernement du Royaume-Uni accepterait sans réserve les proposi-

²³ *Ibid.*, dixième session, Supplément n° 9, p. 10 et suiv.

tions fondamentales ci-après contenues dans les articles 25 à 28 compris :

i) Les activités de pêche dans une région de la haute mer doivent être réglementées autant que de besoin en vue de la conservation ;

ii) Tous les États se livrant à la pêche dans une région de la haute mer doivent s'engager à rechercher la conclusion d'un accord sur les mesures de conservation qui s'imposeraient ;

iii) Un État qui entre ou cherche à entrer sur une pêcherie de haute mer doit être, dès l'origine, lié par les mesures de conservation déjà en vigueur ;

iv) Un État riverain d'une pêcherie de haute mer doit, qu'il s'y livre ou non à la pêche, participer sur un pied d'égalité avec les autres États à tout programme de recherche ou à tout régime de réglementation de la pêcherie en vue de la conservation.

Le Gouvernement du Royaume-Uni accepte, en outre, en principe, sous réserve des observations ci-après, que lorsque les États n'ont pu aboutir à un accord sur un point quel qu'il soit résultant des règles de principe i à iv ci-dessus, ils sont dans l'obligation de recourir à un arbitrage d'un caractère approprié.

4. Toutefois, en ce qui concerne l'article 28, le Gouvernement du Royaume-Uni fait observer que l'expression « un intérêt spécial » demandera à être définie ou clarifiée, si elle doit être employée, et que le membre de phrase « contiguë à ses côtes » est trop restrictif puisqu'il implique que la totalité des ressources en poisson sur lesquelles l'État riverain peut avoir un intérêt se trouvera à tout moment dans le voisinage immédiat des côtes de cet État. Cette rédaction ne tient pas compte comme il conviendrait des caractéristiques très diverses des mouvements des différentes espèces de poissons. On pourrait améliorer le premier paragraphe de l'article en lui donnant la teneur suivante :

« Un État riverain dont les nationaux ne participent pas à l'exploitation d'une pêcherie en haute mer, mais qui est en mesure de prouver qu'il a un intérêt virtuel ou potentiel au maintien de la productivité de cette pêcherie, a le droit de prendre part sur un pied d'égalité à tout programme de recherche ou à tout régime de réglementation concernant cette pêcherie. »

Le Gouvernement du Royaume-Uni serait d'avis d'amender l'article 30 dans le même sens. En émettant l'idée qu'un État riverain doit faire effectivement la preuve de son intérêt, le Gouvernement du Royaume-Uni pense, non pas à des arguments scientifiques détaillés, mais à la preuve d'un intérêt économique.

5. Les articles 26 à 28 posent en outre ce principe qu'il est obligatoire pour les États de recourir à l'arbitrage si, dans une situation donnée, ils ne peuvent s'entendre dans un délai raisonnable sur le point de savoir soit si des mesures de conservation sont nécessaires, soit quelles mesures doivent être appliquées, soit enfin si un État riverain déterminé peut légitimement revendiquer les droits prévus à l'article 28. Le Gouvernement du Royaume-Uni trouve ce principe pleinement acceptable dans chacune de ses diverses parties et est disposé à accepter également le principe de l'article 33, à savoir qu'une décision arbitrale a force exécutoire pour les États en cause.

6. En ce qui concerne l'article 31 qui traite de la désignation, de la composition et de la procédure de la commission arbitrale envisagée, le Gouvernement du Royaume-Uni attache, comme la Commission le fait manifestement, le plus grand prix à la rapidité de la décision. Les controverses laissées en suspens en matière de conservation des ressources en poisson peuvent, pour peu qu'elles durent, avoir un effet nuisible et entraîner des pertes aussi bien pour les pêcheurs que pour le stock. Le Gouvernement du Royaume-Uni se félicite donc de noter que des délais de brève durée sont proposés pour les mesures à prendre à la suite d'une demande d'arbitrage, pour la constitution d'une commission à l'effet d'examiner la demande et pour le prononcé de la décision arbitrale.

7. C'est donc avec d'autant plus de préoccupation qu'il a pris connaissance du projet de disposition prévoyant que la commission arbitrale peut prolonger le délai dans lequel elle doit rendre sa décision. Il y a certainement là une difficulté. Une commission composée essentiellement, comme le Gouvernement du Royaume-Uni reconnaît qu'elle doit l'être, d'experts qualifiés en matière de conservation, non seulement pourra être fortement tentée, dans un cas d'espèce quelconque, de subordonner et de sacrifier la promptitude de sa décision à l'examen exhaustif des éléments de preuve, mais encore pourra estimer qu'elle ne saurait sans des recherches scientifiques complémentaires prolongées rendre une décision concluante tenant compte de tous les points du différend entre les parties. Le délai de trois mois que la Commission envisage risque d'être porté assez facilement à trois ans si la commission arbitrale n'est pas tenue de rendre la meilleure décision possible, fût-elle de caractère provisoire, dans un délai déterminé. Ces considérations auraient une importance plus essentielle encore dans l'éventualité où, comme il est proposé à l'article 29, l'État riverain aurait reçu le droit de prendre des mesures unilatérales de conservation qui ne pourraient être abrogées que par arbitrage ultérieur et où la commission arbitrale aurait décidé, en vertu des pouvoirs que lui donnerait le paragraphe 2 de l'article 32, de ne pas suspendre les mesures prises par l'État riverain, tant qu'elle n'aurait pas rendu sa décision.

8. Il reste à examiner conjointement du point de vue du principe et de l'application les articles 29 et 32 entre lesquels il y a une certaine connexité. Bien entendu, ces articles visent à satisfaire les exigences et à apaiser les craintes qui paraissent devoir être celles de l'État riverain pour ce qui est de la sauvegarde du stock de poisson et des autres ressources biologiques de la mer. Le Gouvernement du Royaume-Uni reconnaît la réalité de ces exigences et de ces craintes qui peuvent être légitimes, que l'État riverain ait ou non commencé à exploiter ces ressources. Il le reconnaît d'autant plus aisément qu'il est lui-même chargé dans plusieurs parties du monde des intérêts de nombreux territoires qui s'emploient, à l'heure actuelle, à développer leur industrie de la pêche en vue d'augmenter leurs ressources alimentaires. En revanche, le Gouvernement du Royaume-Uni considère que les articles 29 et 32 appellent de la part de la Commission une étude complémentaire qui prendrait pour base les divers points de vue techniques intéressant les pêcheries ; seule cette étude permettra d'apprécier s'il serait possible et, le cas échéant, dans quelles circonstances, d'élaborer une formule acceptable pour exprimer le principe fondamentalement nouveau énoncé dans l'article 29, à

savoir qu'un État peut appliquer, en haute mer, des mesures opposables aux autres États intéressés, sans leur consentement et préalablement à un arbitrage qui statuerait sur le bien-fondé des mesures dont il s'agit. Ce principe constituerait une innovation dont les effets pourraient être radicaux sur l'industrie de la pêche des États qui n'ont pas été parties à ces mesures et dont les droits et intérêts ne doivent pas être pris en moindre considération, toujours dans les limites de ce qu'exige la conservation des ressources biologiques de la mer, que ceux de l'État qui aurait agi unilatéralement en vue de ses intérêts propres.

9. Le Gouvernement du Royaume-Uni a noté que la Commission a spécialement demandé aux gouvernements d'inclure dans leurs observations des renseignements sur tous les points de caractère technique qui pourraient être utiles pour la rédaction définitive de cette série d'articles. Les aspects techniques des pêcheries sont d'une grande portée pour l'application de l'article 29 qui semble universaliser deux séries de postulats qui peuvent n'être valables que dans certaines situations. Le premier de ces postulats est ce que l'on pourrait appeler le postulat de la localisation des ressources de la mer. Le deuxième pourrait être appelé le postulat de la frontière océanique.

10. A l'égard du premier postulat, il faut rappeler que les ressources en poisson et les autres ressources de la mer sont souvent affectées de mouvements migratoires à grand rayon d'action. Une ressource peut être dans le voisinage d'un État déterminé pendant une période de l'année et dans celui d'un autre État ou entièrement océanique à d'autres périodes. « La zone où cet intérêt existe », à l'intérieur de laquelle l'article 29 envisage de reconnaître à l'État riverain un pouvoir unilatéral de conservation, pourra s'étendre, bien au-delà des eaux voisines de ses côtes, jusqu'à des eaux voisines des côtes d'autres États ou à des eaux océaniques. Limiter l'action d'un État riverain aux eaux « contiguës » risque de la rendre inopérante; permettre de l'étendre au-delà peut n'être absolument pas fondé. Il y aura toute une gamme de situations selon les espèces, les poissons ou les ressources de la mer dont il s'agira. Où est la ligne au-delà de laquelle la conservation unilatérale n'est plus permise? Et si cette ligne ne peut pas être clairement tracée pour répondre à toutes les situations et si un État riverain la franchit selon ce qu'estimerait ultérieurement une commission arbitrale, de quel recours disposeront les États dont les intérêts auront été indûment lésés?

11. Pour ce qui est du deuxième postulat, la distinction entre l'État riverain et les autres États, dans l'éventualité où le problème technique qui vient d'être évoqué ne se pose pas, ne présentera pas de difficulté si, par exemple, l'État riverain possède une large façade sur l'océan. Mais ce n'est pas toujours le cas ni même le plus couramment. Beaucoup de pays sont groupés ou rassemblés sur le pourtour de mers parfois peu étendues, de part et d'autres desquelles ils se font vis-à-vis. En Europe, la mer du Nord, la Baltique et la Méditerranée offrent des exemples de cette situation. On rencontre aussi des situations analogues dans certaines parties de l'Asie, de l'Afrique du nord-est et dans la région des Antilles. En outre, il faut tenir compte de ce facteur géographique en même temps que des migrations des ressources en poisson et autres ressources de la mer

auxquelles on a fait allusion dans le paragraphe précédent. La conclusion inéluctable qui se dégage de ce qui précède est que dans de nombreuses parties du monde, il pourra se trouver, dans une région donnée, plusieurs États qui se considéreront, à juste titre, comme riverains au sens de l'article 29, dans sa rédaction actuelle, et prendront des mesures unilatérales contradictoires risquant d'introduire un véritable désordre dans les pêcheries.

12. La Commission devrait également ne pas perdre de vue qu'il existe des organisations internationales s'occupant de la conservation, soit pour certaines régions, soit pour certaines espèces de ressources de la mer, qui appliquent des mesures déterminées en vue de la conservation des ressources, auxquelles les États riverains intéressés sont libres d'adhérer et dont ils sont en général membres. Il peut se faire que telle ou telle de ces organisations n'ait pas qualité pour appliquer une catégorie déterminée de mesures qu'un État membre estimerait nécessaires. Il semblerait que cet État puisse alors trouver une voie de recours dans l'article 26; il engagerait des négociations en vue de l'extension des pouvoirs de l'organisation internationale de conservation et, en cas d'échec, soumettrait l'objet du litige à l'arbitrage en vertu de l'article 26. Par ailleurs, le projet d'article 29, dans son texte actuel, semble permettre à un État en mesure de faire la preuve qu'il est riverain au sens de cet article, qui se trouve en minorité au sein d'une organisation internationale de conservation au sujet de la nécessité scientifique de telle ou telle mesure ou qui ne veut pas pousser aussi loin que les autres États membres la réglementation de la pêche en vue de la conservation, de se retirer de cette organisation et de prendre par lui-même des mesures en sachant qu'il peut espérer présenter à la commission arbitrale une thèse suffisamment solide, cette commission prenant alors le caractère d'une instance d'appel contre les mesures appliquées par l'organisation internationale de conservation. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que c'est là une situation que la Commission n'a pas réellement voulu favoriser et dans laquelle la commission arbitrale ne devrait pas se trouver placée.

13. Le Gouvernement du Royaume-Uni a trois observations à formuler quant aux conditions, énoncées au paragraphe 2 de l'article 29, auxquelles les mesures unilatérales de l'État riverain devraient satisfaire pour être opposables aux nationaux d'autres États. Premièrement, la condition prévue à l'alinéa *a* de ce paragraphe pourrait prêter grandement à confusion et à controverse si le mot « conservation » n'était pas exactement et scientifiquement défini; le Gouvernement du Royaume-Uni a déjà indiqué dans les présentes observations comment il considère que cette définition devrait être rédigée. Deuxièmement, le mot « valables » à l'alinéa *b* ne semble ni approprié, ni précis. Le mot « acceptables » conviendrait mieux: l'État qui prend des mesures unilatérales devrait, pour le moins, être tenu de démontrer que les éléments sur lesquels ses mesures reposent rallient l'acceptation scientifique de beaucoup, sinon de tous. Troisièmement, la condition prévue à l'alinéa *c* devrait tenir compte du fait qu'il est possible de donner l'apparence de mesures non discriminatoires à l'encontre des pêcheurs étrangers à des mesures qui, en fait, ont un caractère entièrement contraire. Il peut, par exemple, en être ainsi lorsque des interdictions visent, apparemment à des fins de conservation, des procédés particuliers de pêche ou des engins particuliers dont les pêcheurs

du pays édictant ces mesures ne font pas usage mais que les pêcheurs d'autres États intéressés sont seuls à même d'employer. Pour que les mesures unilatérales soient admissibles, il faudrait qu'elles ne soient discriminatoires ni en fait ni en la forme.

14. La dernière observation que désire formuler, pour le moment, le Gouvernement du Royaume-Uni, concerne la proposition contenue dans l'article 29 en vertu de laquelle les mesures unilatérales seraient opposables aux autres États antérieurement à leur soumission à l'arbitrage si les conditions énoncées sont remplies, et resteraient obligatoires en attendant la décision arbitrale. Si cette disposition devenait effective, il s'ensuivrait non seulement que les autres États intéressés s'engageraient à veiller à ce que leurs nationaux observent les mesures dont il s'agit, mais aussi que l'application de ces mesures serait l'objet d'un contrôle, et en haute mer puisque c'est là qu'elles doivent être appliquées. Par qui ces mesures seraient-elles contrôlées? Pense-t-on que les « autres États » feront assurer ou seront tenus de faire assurer par leurs propres nationaux le respect des mesures unilatérales de l'État qui les aura introduites alors qu'ils les réprouvent ou qu'ils envisagent de les soumettre à l'arbitrage? Est-ce là chose praticable? Ou bien, le but recherché est-il que l'État qui introduit des mesures unilatérales ait le droit d'en imposer l'application à des navires battant d'autres pavillons en haute mer; que les navires chargés de la protection des pêcheries qui relèvent de cet État soient, par exemple, autorisés à inspecter les filets des bateaux de pêche étrangers en vue d'assurer l'application d'une mesure unilatérale concernant les dimensions des mailles ou à expulser les bateaux étrangers des zones de pêche pour assurer l'application d'une mesure unilatérale réglementant l'intensité de la pêche? L'application collective ou internationale de mesures concertées de conservation des pêcheries s'est jusqu'ici révélée un processus de longue haleine; les perspectives d'une application unilatérale de mesures prêtant à controverse ne paraissent donc pas favorables.

15. Estimant que ces considérations de caractère technique et pratique, sur lesquelles il appelle l'attention de la Commission, exigent la modification matérielle du projet d'articles sur la conservation des ressources biologiques de la mer, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à réaffirmer, en conclusion, sa conviction qu'une série d'articles sur cette question s'impose impérieusement dans l'intérêt de la conservation des ressources de la mer et constituerait pour le droit international un complément du plus grand prix; il déclare, à nouveau, en outre, qu'il souscrit aux principes essentiels sur lesquels reposent ces articles.

22. — Suède

Document A/CN.4/99

LETTRÉ, EN DATE DU 4 FÉVRIER 1956, DU MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SUÈDE

[Texte original en français]

Dans une lettre en date du 24 août 1955 vous avez invité le Gouvernement suédois à présenter ses observations sur les projets contenus dans le rapport de la septième session de la Commission du droit international qui ont en vue la codification de certaines parties

du droit international, à savoir le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer (chap. II du rapport) et le projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale (chap. III du rapport).

Le Gouvernement suédois, qui a étudié avec le plus vif intérêt les projets de la Commission, tient à exposer les points de vue suivants.

I. En ce qui concerne le projet d'« articles relatifs au régime de la haute mer », le Gouvernement suédois veut, pour le moment, se borner aux observations suivantes.

Relativement au droit de la pêche (art. 24 et suiv.), le Gouvernement suédois considère qu'il serait particulièrement désirable qu'une convention internationale fût conclue concernant la pêche en haute mer et estime que l'institution d'une commission arbitrale, comme le propose l'article 31, pourrait être utile.

Les dispositions de l'article 29 qui donnent à l'État riverain le droit d'adopter unilatéralement des mesures de conservation peuvent, de l'avis du Gouvernement suédois, donner lieu aux réserves les plus sérieuses. Comment sera-t-il possible d'établir que des conclusions scientifiques pleinement valables prouvent la nécessité ou l'opportunité de certaines mesures? Voilà une question qu'on serait en droit de se poser. Les mesures adoptées pourraient, il est vrai, faire l'objet de l'examen d'un organe international mais la décision de cet organe peut tarder et ce retard pourrait amener la perte de valeurs importantes. La disposition proposée à l'article 29 paraît pouvoir donner lieu à des abus et devrait, de l'avis du Gouvernement suédois, être supprimée.

Dans l'article 34, il s'agit du droit qu'ont les États de poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques ainsi que des pipe-lines. Mais la technique d'aujourd'hui permet également la transmission sous la mer de l'énergie électrique au moyen de câbles pour courant à haute puissance. Le Gouvernement suédois considère qu'il doit aussi être tenu compte de cette possibilité lorsqu'une disposition en la matière sera rédigée.

II. Au sujet des règles du droit international relatives à la mer territoriale ce sont les questions concernant la largeur de la mer territoriale et la ligne de base pour mesurer cette largeur qui attirent en premier lieu l'attention. Sur ces questions le Gouvernement suédois vous a exposé son point de vue dans sa lettre du 12 avril 1955 et il maintient toujours la même opinion.

En ce qui concerne le nouveau projet élaboré par la Commission du droit international à sa septième session, le Gouvernement suédois tient à ajouter ce qui suit.

Il y a sur ces questions des opinions profondément divergentes entre États et, comme l'expérience le montre, il est certainement difficile de trouver une solution qui permette d'atteindre une adhésion générale. La Commission du droit international n'a pas réussi non plus à rédiger dans son dernier projet un texte définitif concernant la largeur de la mer territoriale mais s'est contentée de présenter certaines considérations qui sont les suivantes:

1. La Commission reconnaît que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la limitation traditionnelle de la mer territoriale à 3 milles;

2. La Commission estime que le droit international ne justifie pas l'extension de la mer territoriale au-delà de 12 milles :

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

En énonçant ces propositions, la Commission semble avoir voulu tenir compte des opinions divergentes qui ont été mises en avant à ce sujet. Toutefois, étant donné que ces opinions sont en réalité inconciliables, les thèses de la Commission ne peuvent, de l'avis du Gouvernement suédois, ni être acceptées comme une représentation du droit en vigueur, ni servir utilement de base pour des solutions futures.

Le Gouvernement suédois se rallie à l'opinion de la Commission précisant que la limitation de la mer territoriale à 3 milles ne se fonde pas sur une pratique internationale uniforme vu qu'il a y d'autres limites, par exemple les limites de 4 et de 6 milles, que le droit international admet aussi bien que la limite de 3 milles. La limite suédoise de 4 milles peut, suivant l'opinion du Gouvernement suédois, être considérée traditionnelle au même titre que la limite de 3 milles maintenue par certains pays et il faut supposer qu'il en est de même pour la limite de 6 milles appliquée par certains autres pays. La Commission déclare dans son commentaire qu'une extension de la mer territoriale jusqu'à 12 milles ne constitue pas une violation du droit international, ce qui ne saurait signifier qu'une seule chose, à savoir que le droit international justifie cette extension. Mais, s'il en était ainsi, ces limites devraient évidemment être respectées par les autres États. La mer territoriale est une partie du territoire de l'État riverain et, comme il est dit à l'article premier du projet de la Commission, soumise à sa souveraineté. Une des règles fondamentales du droit international est que les États sont tenus de respecter les territoires des autres États. Il est difficile de concevoir un territoire d'État que quelques États seraient tenus de respecter tandis que d'autres États ne le seraient pas. Dans son commentaire, la Commission dit que la validité d'une largeur de mer territoriale qui ne dépasse pas 12 milles pourra être soutenue *contra omnes* par tout État qui peut se prévaloir d'un droit historique à cet égard. Cette règle est si importante qu'elle aurait bien pu être insérée dans le texte même des règles énoncées par la Commission et pas uniquement dans le commentaire. Telle qu'elle est rédigée maintenant, cette règle est réellement en contradiction avec ledit texte.

Le Gouvernement suédois se range à l'avis de la Commission, suivant lequel une extension de la mer territoriale au-delà de la limite de 12 milles constitue une infraction au principe de la liberté de la mer et est, de ce fait, contraire au droit international. En ce qui concerne la limite de 12 milles, le Gouvernement suédois veut faire observer qu'une largeur de la mer territoriale de 12 milles n'a été adoptée jusqu'à ces dernières années que dans certains cas isolés et appliquée à des eaux qui sont de peu d'importance pour la navigation internationale. Le Gouvernement suédois estime qu'une extension de la mer territoriale jusqu'à 12 milles doit être considérée comme une exception et que, d'autre part, une largeur de 6 milles est la largeur la plus grande revendiquée par des États assez nombreux et durant une période de temps assez longue pour que cette largeur

de la mer territoriale puisse être considérée comme reconnue dans la pratique internationale. D'ailleurs, il ne faut pas oublier que l'extension de la mer territoriale jusqu'à 12 milles mise en pratique par certains États ces dernières années a suscité les protestations des autres États.

Le Gouvernement suédois ne pense pas non plus que les points de vue exposés par la Commission soient de nature à servir de base pour la solution future de la question. Une solution dans ce sens signifierait que tout État obtiendrait le droit d'étendre sa mer territoriale jusqu'à 12 milles mais que les autres États, de leur côté, ne seraient pas tenus de reconnaître une extension de la mer territoriale au-delà de la limite de 3 milles. Une solution de ce genre pourrait être qualifiée de transactionnelle pour autant que satisfaction serait donnée aux points de vue opposés qui existent actuellement. Mais il n'y aurait pas là solution véritable vu que les divergences de vues se maintiendraient plutôt qu'elles ne s'aplaniraient. L'état actuel d'incertitude dans ce domaine se prolongerait donc et des conflits continuels surgiraient, conflits qui seraient même insolubles du fait que les deux points de vue inconciliables seraient déclarés conformes au droit international. Supposons, par exemple, qu'un État fixe la limite de sa mer territoriale à 6 milles et interdise aux étrangers de pêcher dans une zone ainsi délimitée, ce que cet État a manifestement le droit de faire suivant l'opinion de la Commission, et supposons encore que des pêcheurs ressortissants d'un État qui refuse de reconnaître une limite au-delà de 3 milles se livrent à la pêche dans la zone contestée. Si ces pêcheurs sont arrêtés et condamnés à l'amende par l'État riverain, l'autre État protestera certainement et prendra le parti de ses ressortissants. Comment un tribunal international statuera-t-il sur un différend de cette nature si les parties peuvent toutes deux invoquer le droit international? D'après l'opinion du Gouvernement suédois, il est essentiel que la mer territoriale à laquelle un État a droit soit respectée par les autres États.

En se référant à sa lettre du 12 avril 1955, le Gouvernement suédois veut exprimer l'opinion qu'une solution qui accorderait aux États une certaine liberté leur permettant de déterminer eux-mêmes l'extension de leur mer territoriale et qui restreindrait en même temps cette liberté à des limites assez étroites serait une solution susceptible de donner satisfaction aux points de vue opposés. Il serait opportun, suivant l'opinion du Gouvernement suédois, de fixer à 6 milles la distance maximum pour extension de la mer territoriale, en réservant peut-être aux États qui sont à même d'invoquer des raisons historiques le droit de revendiquer à titre exceptionnel une mer territoriale plus étendue. Le Gouvernement suédois estime qu'une telle solution correspondrait assez bien à la situation juridique présente.

Mais pour déterminer la limite extérieure de la mer territoriale il n'y a pas seulement la largeur de la mer territoriale qui compte mais encore la ligne de base d'où elle sera mesurée. A cet égard, l'article 5 du projet de la Commission concernant les lignes de base droites est d'un intérêt tout particulier.

Le Gouvernement suédois trouve que cet article, comparé au projet élaboré par la Commission à sa sixième session, présente de sensibles améliorations, en particulier par le fait que les dispositions du deuxième

alinéa de l'article relatives à la longueur maximum de ces lignes de base ne se trouvent plus dans cet article. Mais le Gouvernement suédois considère comme auparavant que la teneur de cet article est trop compliquée et qu'il contient plusieurs conditions et réserves inutiles. Le Gouvernement suédois estime que la disposition la plus importante de l'article est celle qui établit que les étendues de mer situées en deçà des lignes de base doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. A la base de cette disposition, il y a le fait que le caractère d'eaux intérieures qu'a une étendue de mer dépend en premier lieu de conditions géographiques et que ces conditions géographiques doivent entraîner des conséquences juridiques. Le Gouvernement suédois partage entièrement cette opinion. Il est évident que les étendues d'eau qui sont géographiquement liées au domaine terrestre doivent être juridiquement assimilées au domaine terrestre, en d'autres termes, la notion géographique d'eaux intérieures et la notion juridique d'eaux intérieures coïncident. Il s'ensuit, de l'avis du Gouvernement suédois, que les lignes qui constituent les limites extérieures des eaux intérieures doivent, elles aussi, au même titre que le domaine terrestre, servir comme lignes de base pour mesurer la mer territoriale. Mais s'il en est ainsi, on peut difficilement concevoir que les autres conditions posées par la Commission pour tracer des lignes de base droites puissent avoir une importance quelconque. Si les lignes droites ne constituent pas les limites des eaux intérieures, aucun intérêt économique propre à une région ne saurait, suivant la teneur de l'article, justifier leur emploi comme lignes de base. Si, d'autre part, les lignes droites forment les limites extérieures des eaux intérieures, elles doivent nécessairement servir comme lignes de base d'où la mer territoriale sera mesurée. Comme le Gouvernement suédois l'a fait ressortir dans sa lettre du 12 avril 1955, toute autre solution conduirait à des conséquences absurdes. Le caractère qu'ont les lignes droites de constituer les limites des eaux intérieures est donc la condition à la fois nécessaire et suffisante pour que ces lignes puissent être employées comme lignes de base en vue de mesurer la mer territoriale et il est superflu de parler, à ce propos, de circonstances rendant nécessaire un régime spécial. Il suffirait donc de déclarer dans l'article 4 que la largeur de la mer territoriale se mesure à partir de la laisse de basse mer longeant la côte, ou des lignes droites formant les limites des eaux intérieures. L'article 5 serait alors superflu et, en principe, il en est de même pour les dispositions qui concernent les baies, ports et embouchures de fleuve. Il serait peut-être utile d'avoir sur les « eaux intérieures » une définition qui pourrait être insérée à l'article 4 et tirée de l'article 5 (« suffisamment liées au domaine terrestre », etc.).

La Commission a naturellement attaché une grande importance à l'arrêt de la Cour internationale de Justice dans l'affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège). Le Gouvernement suédois se permet cependant d'attirer l'attention sur l'Article 59 du Statut de la Cour, selon lequel la décision de la Cour n'est obligatoire que pour les parties en litige et dans le cas qui a été décidé. Une sentence prononcée par la Cour fait donc loi entre les parties; elle ne fait pas droit international. Pour ce qui est des raisons et considérations de nature générale sur lesquelles une sentence de la Cour est basée elles n'ont de portée sur d'autres cas que dans la mesure où elles reflètent des principes de droit international généralement

reconnus. On peut, par exemple, dans le cas actuel, accepter les raisons géographiques sans accepter les raisons économiques.

Pour tracer les lignes de base, seules doivent être prises en considération, de l'avis du Gouvernement suédois, des raisons géographiques mais pas de raisons économiques. Tracer les lignes de base dans le but de donner à la mer territoriale une extension qui puisse satisfaire aux intérêts économiques de l'État riverain ne peut que conduire à des abus. Une telle méthode pour la délimitation des eaux intérieures n'a pas de fondement dans le droit international en vigueur et ne convient pas non plus *de lege ferenda*. Par la condition que la Commission a formulée, condition portant que les étendues de mer situées en deçà des lignes de base doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures, l'État riverain se verrait empêché de tracer arbitrairement des lignes de base qui changent en eaux intérieures des étendues de mer qui géographiquement n'ont pas le caractère d'eaux intérieures.

A la différence de la mer territoriale qui est une notion purement juridique — au point de vue géographique la mer territoriale est naturellement une partie de la haute mer — les « eaux intérieures » sont en premier lieu une notion géographique. Transformer une partie de la haute mer en eaux intérieures en raison d'intérêts économiques paraît être aussi inadmissible que de transformer par l'application d'une ligne maximum de 10 milles, par exemple, des eaux intérieures en haute mer ou en mer territoriale.

Le Gouvernement suédois ne voit pas la nécessité de définir la notion « baie », laquelle est une notion purement géographique dont le sens ne peut être que celui qu'évoque en général le terme de « baie ». Il s'agirait plutôt ici d'établir quelles sont les conditions nécessaires pour qu'une baie soit considérée comme eaux intérieures. Le Gouvernement suédois est d'avis que pour qu'une baie soit considérée comme eaux intérieures, il faut qu'elle constitue une échancre bien marquée et que ses rives appartiennent à un seul et même État. Les conditions nécessaires pour qu'une baie soit considérée comme eaux intérieures pourraient être empruntées aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 7 concernant la notion « baie »²⁴. En conséquence, la notion « baie historique » qui laisse supposer qu'une largeur maximum est fixée pour les baies est, de l'avis du Gouvernement suédois, superflue et injustifiée.

La Commission a posé une question concernant la mesure de la mer territoriale dans les baies où plusieurs États sont riverains. A cet égard, la situation qui se présente à la frontière entre la Suède et la Norvège est d'un certain intérêt. Cette frontière traverse une baie et ensuite un archipel situé en dehors de l'ouverture de la baie. D'après certaines ordonnances suédoises concernant la pêche et le contrôle douanier, la ligne de base pour mesurer la mer territoriale en dehors de cet archipel est constituée par une ligne droite qui relie le dernier îlot du côté suédois au dernier îlot du côté norvégien. Mais il s'agit ici d'une situation assez spéciale.

En ce qui concerne les autres dispositions du chapitre II du projet de la Commission relatives au régime de la

²⁴ Le Gouvernement suédois estime qu'en principe aucune largeur maximum ne doit être fixée pour les baies pouvant être considérées comme eaux intérieures.

mer territoriale, le Gouvernement suédois se réfère à sa lettre du 12 avril 1955.

Enfin, le Gouvernement suédois tient à faire observer que plusieurs dispositions des deux projets de la Commission ne peuvent manifestement se rapporter qu'au temps de paix. Il faut que dans les conventions futures, précision soit donnée sur ce point. A cet égard, l'article 8 du statut de Barcelone du 20 avril 1921 sur la liberté du transit paraît pouvoir servir de modèle.

23. — Turquie

Document A/CN.4/99

NOTE VERBALE, EN DATE DU 2 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE LA TURQUIE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

Le représentant permanent de la Turquie auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général et a l'honneur de se référer à la note du Secrétariat en date du 24 août 1955 (n° LEG.292/9/01, LEG.292/8/01) concernant les articles provisoires relatifs au régime de la haute mer et au régime de la mer territoriale adoptés par la Commission du droit international.

Le représentant de la Turquie serait reconnaissant au Secrétaire général de bien vouloir communiquer les observations suivantes aux membres de la Commission:

I. — OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Le Gouvernement turc estime que les travaux de la Commission du droit international ont apporté des précisions fort intéressantes sur des aspects nombreux et importants du droit international maritime. Ces travaux préliminaires pourraient, en partie du moins, servir utilement de base de discussion pour la rédaction d'une future convention internationale sur le régime de la haute mer et celui de la mer territoriale.

Toutefois, le Gouvernement turc pense qu'à d'autres égards, les travaux de la Commission ont montré que plusieurs articles provisoires portent sur des questions qui ne se prêtent pas à une codification d'ensemble. Tel est en particulier le cas pour les articles dans lesquels on s'est efforcé d'incorporer quelques principes généraux concernant le régime des détroits.

Alors que les conditions générales d'application du régime de la haute mer et, parfois, du régime de la mer territoriale peuvent, dans une certaine mesure, être déterminées d'après des critères uniformes dans le monde entier, les conditions d'application du régime des détroits sont et ne peuvent être qu'extrêmement variées.

A la vérité, il est impossible de fixer des règles générales applicables à tous les détroits; cette impossibilité, qui ressort avec évidence de la diversité des pratiques actuellement en vigueur, est de plus reconnue par la doctrine.

Le Comité préparatoire nommé en 1924 par le Conseil de la Société des Nations pour faire rapport sur certaines

questions de droit international susceptibles d'être réglées par voie de convention internationale s'est efforcé de faciliter l'élaboration de normes générales en procédant à des distinctions fondées sur les caractéristiques des différents détroits. On a proposé de faire les distinctions suivantes: le détroit fait ou non l'objet d'un traité, il a une largeur inférieure ou supérieure à 12 milles marins à ses entrées, il a une largeur inférieure à 12 milles aux entrées mais supérieure à 12 milles ailleurs; dans cette dernière hypothèse, on a envisagé une sous-distinction lorsque la largeur des eaux dépasse 12 milles marins, mais que les côtes appartiennent à un seul État, ces eaux seront considérées comme intérieures.

Malgré ces distinctions détaillées, il n'a pas été possible de s'entendre sur des règles générales applicables au régime des détroits.

Les autorités turques savent fort bien que la Commission du droit international n'a pas cherché à codifier l'ensemble du régime des détroits et que les articles provisoires dont il s'agit ne visent que certains aspects généraux de la question du passage. Le texte adopté par la Commission n'en fait pas moins ressortir combien il est difficile de considérer à part quelques-uns seulement des principes généraux admis en droit international, de les énoncer indépendamment de l'ensemble de la réglementation qui leur confère leur portée véritable.

Ainsi, bien que les règles actuelles du droit international, certaines conventions particulières, la jurisprudence et la pratique des États admettent la liberté de passage dans l'intérêt supérieur des relations commerciales et maritimes internationales, il n'est pas de cas où l'on puisse interpréter cette liberté comme permettant de négliger les devoirs qu'a l'État riverain envers ses nationaux, notamment du point de vue de la sécurité, de l'ordre public et de la santé. Bien au contraire, chaque fois que l'on a adopté sur ce point des règles écrites, on s'est efforcé de protéger la souveraineté de l'État riverain, sa sécurité, la santé de sa population et ses intérêts d'ordre économique et financier notamment, tout en sauvegardant les intérêts légitimes du commerce international et de la navigation.

Lorsqu'il s'est agi d'appliquer cette règle générale au régime du passage dans tel ou tel détroit, on est parvenu à arrêter une pratique définitive en se fondant, entre autres considérations, sur les caractéristiques propres à chacun des détroits, l'importance du détroit pour la sécurité de l'ensemble du territoire de l'État riverain, la proximité des zones de passage par rapport aux côtes, la dimension et l'importance des villes et agglomérations riveraines, les pratiques consacrées par les précédents historiques et les traités internationaux.

Dans ces conditions, les autorités turques doutent qu'il soit vraiment utile de chercher à formuler des articles provisoires sur le passage dans les détroits, même si ces articles ne portent que sur quelques-uns des principes les plus généraux et même s'ils peuvent être modifiés pour tenir compte de la situation spéciale de certains détroits qui présentent une importance vitale pour la sécurité et la tranquillité de l'État riverain. Le Gouvernement turc estime donc que les articles provisoires relatifs à certains aspects du droit de passage dans les détroits ne devraient pas être retenus dans le rapport définitif que la Commission du droit international adressera à l'Assemblée générale. Si la Commission

le jugeait utile, elle pourrait indiquer en annexe du rapport les régimes applicables aux divers détroits.

Les autorités turques préféreraient donc que l'on aborde selon une autre méthode certaines des questions traitées dans les articles provisoires; cependant, désireuses de rendre le texte actuel aussi conforme que possible au droit international, elles tiennent à présenter certaines suggestions.

On doit considérer que les travaux de la Commission en sont au stade de l'étude et de la préparation; les divers articles ne pourront donc être interprétés de manière définitive que lorsque la Commission aura terminé son travail d'ensemble; c'est pourquoi le Gouvernement turc précise qu'il ne s'estime en aucune manière lié par le jugement qu'il porte, en la phase actuelle des travaux, sur l'œuvre de la Commission.

PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE

Article 2. — Caractère juridique de l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, du sol et du sous-sol de cette mer

Ajouter le paragraphe suivant:

« Les dispositions des articles suivants relatifs au passage en mer ne sont applicables à aucune forme de navigation aérienne. »

Commentaire. — Il peut certes paraître superflu d'ajouter cette disposition à une série d'articles provisoires exclusivement consacrés au droit maritime, mais en l'occurrence, la souveraineté de l'État riverain sur l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale est définie comme une extension de sa souveraineté sur la mer territoriale; il est donc nécessaire de préciser qu'aucune des conditions auxquelles serait soumis l'exercice de la souveraineté de l'État sur la mer territoriale n'est applicable par voie d'extension à la navigation aérienne, laquelle est soumise à d'autres règles de droit international.

Article 3. — Largeur de la mer territoriale

Supprimer le paragraphe 3.

Commentaire. — Il y a contradiction entre les paragraphes 2 et 3 du texte actuel de l'article 3, dans lequel se trouve résumée l'opinion de la Commission sur la largeur de la mer territoriale. Il ressort du paragraphe 2 que le droit international admet l'extension de la mer territoriale jusqu'à 12 milles. Cette interprétation est tout à fait correcte, car de nombreux États ont déjà fixé à 12 milles la limite de leurs eaux territoriales. Or le paragraphe 3 indique que le droit international n'oblige pas les États à reconnaître une largeur dépassant les 3 milles; ainsi donc, non seulement il contredit le paragraphe 2, mais il constitue aussi une source de conflit possible puisque le même principe est à la fois proclamé et nié par la Commission. Selon les autorités turques, la limite de 12 milles est déjà suffisamment acceptée en pratique pour être considérée comme une règle de droit international.

Article 7. — Baies

1. Remplacer le titre de l'article par « Baies et mers intérieures ».

2. Insérer le paragraphe 2 suivant:

« Au fins de la présente réglementation, une mer intérieure est une zone de mer bien marquée qui peut s'ouvrir sur la haute mer par une ou plusieurs entrées ayant moins de 12 milles marins de large, et dont un seul État est riverain. Les eaux d'une mer intérieure seront considérées comme eaux intérieures. »

Commentaire. — La limite de 12 milles fixée pour la largeur des entrées a été reprise des travaux du Comité préparatoire de la Société des Nations. On pourrait adopter, au lieu de cette limite, la largeur correspondant à deux zones de mer territoriale.

Article 12. — Délimitation de la mer territoriale dans les détroits

Paragraphe 4: après es mots « aux détroits unissant deux parties de la haute mer », ajouter « sauf lorsqu'une mer intérieure sépare ces deux parties... ».

Article 18. — Droits de protection de l'État riverain

Paragraphe 4: ajouter au début du paragraphe: « En temps de paix... »

Ajouter la phrase suivante:

« Est réservé le droit, pour l'État riverain, de prendre les mesures appropriées en temps de guerre, ou lorsqu'il s'estime menacé de guerre, ou lorsqu'il agit conformément aux droits qui lui sont reconnus et aux obligations qui lui sont imposées comme Membre de l'Organisation des Nations Unies. »

Article 19. — Devoirs des navires étrangers pendant le passage

Faire de la première phrase le paragraphe 1. Ajouter après l'alinéa e un paragraphe 2 ainsi conçu:

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

Commentaire. — Dans le texte actuel, cette disposition se trouve à l'article 25, qui concerne le droit de passage des navires de guerre. Toutefois, le paragraphe 3 de l'article 25 ne vise pas le passage des sous-marins qui ne sont pas militaires et que l'on utilise notamment à des fins scientifiques. Étant donné que tout l'article 25 doit être interprété compte tenu des articles 16 à 19, il serait préférable d'en retirer le paragraphe relatif au passage des sous-marins et de le reporter à l'article 19. D'après la nouvelle rédaction de l'article 25 proposée ci-dessous par le Gouvernement turc, les articles provisoires ne peuvent avoir d'effet sur les restrictions auxquelles le passage des sous-marins est soumis à l'heure actuelle dans certaines zones; ces restrictions continueront donc à s'appliquer.

Article 20. — Taxes à percevoir sur les navires étrangers

Paragraphe 2: supprimer les mots « rendus à ce navire ».

Ajouter le paragraphe suivant:

« Est réservé le droit, pour l'État riverain, de demander et d'obtenir, afin de faciliter la perception des taxes, des renseignements sur la nationalité, le tonnage, la destination et la provenance des navires passant dans la mer territoriale. »

Commentaire. — Sous sa forme actuelle, la règle énoncée au paragraphe 2 est en contradiction avec les divers régimes en vigueur dans le monde. Si l'on supprimait les mots « rendus à ce navire », le texte serait plus souple et s'adapterait mieux à la diversité des situations nées de la pratique ou d'accords internationaux. De plus, si l'on veut tenir compte de la pratique actuellement suivie, il est nécessaire d'ajouter à l'article 20 le troisième paragraphe indiqué plus haut.

Article 23. — *Navires d'État exploités à des fins commerciales*

Après les mots « ...s'appliquent également aux navires d'État », ajouter les mots « non armés ».

Article 25. — *Passage (navires de guerre)*

Commentaire. — De l'avis des autorités turques, il faudra complètement remanier le paragraphe 2 actuel de manière à tenir compte des règles du droit international positif concernant le passage inoffensif de navires de guerre dans les détroits.

Le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa session de 1955 indique que « l'article ne touche pas aux droits des États résultant d'une convention réglant le passage à travers les détroits auxquels cette convention se réfère »²⁵. Tout en prenant bonne note de cette remarque, les autorités turques n'en continuent pas moins à estimer que, sous sa forme actuelle, le paragraphe ne traduit pas avec exactitude et réalisme la pratique actuellement suivie en ce qui concerne le passage inoffensif des navires de guerre dans les détroits.

On doit constater en premier lieu que le paragraphe 2 et le paragraphe 3 de l'article 25 sont contradictoires. On pourrait en effet conclure du paragraphe 2 que, sauf dans les cas où des conventions internationales en décident autrement, le passage inoffensif dans les détroits est en général accordé aux navires de guerre sans qu'il y ait à prendre en considération la sécurité et la tranquillité de l'État riverain, lequel « ne peut entraver le passage inoffensif dans les détroits ». Or le paragraphe 3 dispose, au contraire, que « les navires de guerre sous-marins ont l'obligation de passer en surface »; il reconnaît donc que l'on ne peut se désintéresser de la sécurité de l'État riverain. Une fois admis ce principe, qui traduit de manière plus exacte les pratiques actuelles, la question se pose de savoir si la règle d'après laquelle les sous-marins ont l'obligation de passer en surface est la seule règle qui soit établie à propos du passage inoffensif des navires de guerre. Il est bien connu que le régime juridique applicable à certains détroits interdit absolument le passage des sous-marins, que ce soit en surface ou en plongée, sauf dans les cas spéciaux formellement prévus par les conventions internationales. En outre, eu égard à la situation spéciale de certains détroits, il a fallu prévoir une réglementation particulière pour le passage inoffensif des navires de guerre autres que les sous-marins. C'est ainsi que, dans certains cas, le droit international fixe des règles qui limitent le tonnage des navires de guerre bénéficiant du droit de passage et déterminent l'importance des forces qui peuvent simultanément passer dans un détroit.

Il existe également des règles sur les heures auxquelles le passage peut avoir lieu et les conditions générales dans lesquelles il peut s'effectuer. Il ressort de la règle-

²⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9, p. 22.

mentation applicable à l'heure actuelle au passage inoffensif des navires de guerre dans les détroits, et notamment des règles indiquées ci-dessus à titre d'exemple, que le paragraphe 2 de l'article 25, sous sa présente forme, ne traduit pas fidèlement l'état du droit international positif. Il paraît donc nécessaire d'envisager une nouvelle rédaction tenant compte des principes généraux qui sont à la base des divers régimes en vigueur.

En second lieu, l'article 25, dans sa rédaction actuelle, ne précise pas comme il convient que les articles 16 à 19, applicables au droit de passage inoffensif dans la mer territoriale en général, valent également pour le passage inoffensif de navires de guerre dans les détroits dont les eaux font partie de la mer territoriale de l'État riverain. De même, le paragraphe 2 ne traite pas du droit qu'a l'État riverain de subordonner dans certains cas le passage des navires de guerre à une autorisation ou notification préalable, droit mentionné au paragraphe 1. En remaniant le texte de cet article, on devrait spécialement s'attacher à éliminer toute équivoque sur ce point.

Il convient de remarquer, en troisième lieu, que les principes généraux relatifs au passage inoffensif des navires de guerre dans les détroits se fondent eux-mêmes sur des hypothèses différentes selon que le passage s'effectue en temps de paix, en temps de guerre, à un moment où l'État riverain s'estime menacé de guerre ou bien dans certaines circonstances envisagées par la Charte des Nations Unies. Il faudrait donc ajouter un paragraphe supplémentaire pour tenir compte de cet état de choses.

En présentant les observations ci-dessus, les autorités turques visent à rendre plus conforme au droit international positif l'article 25 qui pose les principes généraux régissant le passage inoffensif des navires de guerre dans les détroits. Cependant, étant donné l'importance fondamentale de la question à maints égards et, dans certains cas, la complexité des modalités d'application, elles suggèrent non seulement de modifier l'article 25 de la manière indiquée plus haut, mais encore d'ajouter un nouveau paragraphe; ce texte indiquerait nettement que l'article n'aura pas d'effet sur les régimes découlant de conventions ou de traités internationaux. Il faut relever en outre qu'il existe des divergences sensibles entre le texte français et le texte anglais du paragraphe 2.

Adjonction d'un nouvel article

Ajouter le texte suivant, qui constituerait l'article 27:

« Aucune disposition de l'article précédent ne doit être interprétée comme modifiant les droits et obligations des États, tels qu'ils découlent de la Charte des Nations Unies. »

Commentaire. — Le paragraphe 2 de l'article premier mentionne « d'autres règles du droit international », mais il n'a pas exactement la portée du texte ci-dessus. Il est indispensable de mentionner expressément les dispositions de la Charte et les situations que leur mise en œuvre peut faire naître.

PROJET D'ARTICLES PROVISOIRES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER

Article premier. — *Définition de la haute mer*

Entre les mots « ...n'appartenant pas à la mer territoriale » et les mots « ou aux eaux intérieures d'un État », insérer les mots « , aux mers intérieures ».

Commentaire. — S'il est nécessaire de mentionner les mers intérieures dans cet article, c'est qu'aucun des articles provisoires relatifs au régime de la haute mer ou au régime de la mer territoriale ne donne de définition ou d'énumération satisfaisante des eaux intérieures. Si une définition englobant expressément les mers intérieures complétait le texte adopté par la Commission, l'article premier pourrait conserver sa forme actuelle. Mais tant qu'aucun amendement n'est apporté en ce sens à d'autres articles, il est essentiel d'ajouter au texte de l'article premier le membre de phrase ci-dessus.

Article 10. — Compétence pénale en cas d'abordage

Les autorités turques se rendent compte que la Commission du droit international a cherché à déterminer quelles étaient, parmi les autorités juridiques concurrentes, les instances compétentes pour régler les problèmes que posent l'abordage et les autres événements de la navigation en haute mer. Il ne semble pas néanmoins que, sous sa forme actuelle, l'article 10 résolve cette question de manière satisfaisante. Juridiquement, aucune raison valable ne justifie les termes de cet article, qui vont à l'encontre de la pratique, et du jugement rendu par la Cour permanente de Justice internationale, le 7 septembre 1927, dans l'affaire du « Lotus ». De plus, le texte actuel ne prend pas en considération certains principes généraux qui sont à la base du droit pénal.

Il serait particulièrement utile de procéder à de nouvelles études dans ce domaine. Ainsi, on pourrait examiner s'il serait possible d'instituer une sorte de tribunal pénal international habilité à connaître de ces affaires, ou de donner compétence sur ce point aux juridictions internationales existantes.

Si toutefois l'on continuait à reconnaître compétence aux tribunaux internes, il faudrait, de l'avis des autorités turques, adopter les règles suivantes:

a) S'il se produit un abordage en haute mer entre navires immatriculés dans des ports différents, la compétence judiciaire et administrative appartiendra à l'État dont l'autorité s'exerce sur celui des ports d'attache qui est le plus proche du lieu de l'abordage.

b) S'il se produit un événement de navigation en haute mer (dommages occasionnés à un câble sous-marin télégraphique ou téléphonique ou à un pipe-line, par exemple), la compétence judiciaire et administrative appartiendra à celui des deux États suivants qui est le plus proche du lieu où l'événement s'est produit: l'État qui exerce son autorité sur le port d'attache du navire en cause, ou l'État qui exerce son autorité sur le pays propriétaire des biens endommagés.

OBSERVATIONS RELATIVES À QUELQUES DIVERGENCES IMPORTANTES ENTRE LES TEXTES ANGLAIS ET FRANÇAIS DES ARTICLES PROVISOIRES

En raison de certaines divergences importantes entre les textes anglais et français des articles provisoires, il est particulièrement difficile de se faire une idée des intentions de la Commission. La divergence la plus marquée concerne le paragraphe 2 de l'article 25 des articles provisoires relatifs au régime de la mer territoriale, dont les textes anglais et français ont une portée et une signification très différentes. Le texte français dit: « ne peut entraver le passage inoffensif »; le texte

anglais dit: « *may not interfere in any way with innocent passage* ». De l'avis du Gouvernement turc, ces deux expressions n'ont pas le même sens. Cependant, comme les observations présentées plus haut à propos de l'article 25 valent pour l'un et l'autre textes, qui, d'après les autorités turques, devraient être remaniés, cet exemple n'est donné qu'à titre d'indication, pour faciliter les travaux de la Commission.

24. — Union Sud-Africaine

Document A/CN.4/99

A. — OBSERVATIONS TRANSMISES PAR LETTRE, EN DATE DU 23 FÉVRIER 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE L'UNION SUD-AFRICAINE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[*Texte original en anglais*]

OBSERVATIONS SUR LE PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA MER TERRITORIALE

Chapitre II. — *Étendue de la mer territoriale*

Article 3

Le Gouvernement de l'Union pense qu'il vaudrait mieux, comme la Commission l'a dit au quatrième paragraphe de son commentaire, laisser à une conférence diplomatique le soin d'harmoniser les divergences de vues relatives à la délimitation de la mer territoriale entre 3 milles et 12 milles, le maximum que la Commission soit prête à reconnaître.

En attendant l'adoption, par accord international, d'une règle commune — qui devrait être obligatoire pour tous les États contractants sans exception — le Gouvernement de l'Union considère que les règles énoncées dans le projet d'article 3 apportent une solution aussi satisfaisante que possible dans les circonstances actuelles.

Le Gouvernement de l'Union estime, comme la Commission, que la largeur de la mer territoriale ne devrait pas dépasser 12 milles.

Article 4

Le Gouvernement de l'Union maintient le point de vue qu'il a déjà exprimé dans ses observations sur le projet de 1954, à savoir que dans certains cas il conviendrait de mesurer la largeur de la mer territoriale à partir de la limite extérieure des brisants.

Article 5

Les modifications apportées à ce projet d'article semblent avoir amélioré le texte de 1954.

Article 7

Aux termes de l'alinéa 5 de cet article, « la disposition de l'alinéa 4 ne s'appliquera pas aux baies dites historiques... ». La Commission explique dans son commentaire que « le cinquième alinéa énonce que les stipulations qui précèdent ne sont pas applicables aux baies historiques ».

Il semble clair qu'il y a une contradiction, due peut-être à une faute d'impression, entre le texte de l'alinéa 5 et le commentaire explicatif de la Commission.

Le Gouvernement de l'Union ne pourrait accepter l'article 7 que s'il était modifié de façon à indiquer, sans doute possible, que les baies dites « historiques » doivent être considérées à part et ne doivent être soumises ni à la règle définie à l'alinéa 4 ni à l'application des critères formulés dans le reste de l'article.

D'après le texte actuel du projet, il semblerait que les « baies historiques » qui ne répondent pas à la définition donnée à l'alinéa 1 — c'est-à-dire les baies dont la superficie est inférieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne qui limite l'entrée de l'échancrure — doivent perdre leur statut de baies. Il semble douteux que telle soit l'intention de la Commission, que l'on en juge d'après la teneur de l'ensemble du projet d'article ou d'après les commentaires explicatifs donnés par la Commission. Une petite modification au texte de l'alinéa 5 suffirait à supprimer toute ambiguïté au sujet du statut spécial des baies historiques, auxquelles ont toujours été appliqués — et doivent continuer d'être appliqués — des critères moins rigoureux que ceux qui sont définis à l'article 7.

Article 10

Il est à noter que la Commission n'a pas suivi la suggestion du Gouvernement de l'Union tendant à modifier le texte de 1954 de façon à éviter qu'il n'y ait des enclaves étroites de haute mer comprises entre la limite extérieure de la mer territoriale du continent et la limite extérieure de la mer territoriale des îles situées au large, à une distance équivalant à environ deux fois la largeur de la mer territoriale.

L'article 12, paragraphe 3, dispose que :

« Au cas où cette délimitation (de la mer territoriale dans un détroit séparant deux ou plusieurs États) aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas 2 milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale d'un commun accord des États riverains. »

Bien que l'analogie ne soit pas parfaite, le principe dont s'inspire cette règle semble être qu'une enclave de haute mer serait de peu d'intérêt pour la navigation; la même considération devrait être valable pour les étroites bandes de haute mer comprises entre une île et le continent.

Le Gouvernement de l'Union est toujours d'avis qu'il y aurait un intérêt pratique à modifier l'article 10 conformément à sa suggestion.

Article 11

Le Gouvernement de l'Union s'en tient à l'opinion qu'il a formulée sur ce projet d'article tel qu'il était rédigé en 1954: les États devraient être autorisés à prendre comme point de départ, pour délimiter la mer territoriale, non les rochers ou fonds couvrants et découvrants, mais la ligne extérieure des brisants de ces rochers ou fonds.

Le Gouvernement de l'Union considère que le texte révisé de l'article a été amélioré par les petites modifications de forme qui y ont été apportées.

Chapitre III. — Droit de passage inoffensif

La disposition actuelle des articles constitue une nette amélioration par rapport au texte de 1954. Cepen-

dant, il semble que les points suivants appellent encore des commentaires.

Observation générale

Le Gouvernement de l'Union propose d'ajouter dans ce chapitre une disposition aux termes de laquelle les sous-marins devraient naviguer en surface lorsqu'ils passent dans la mer territoriale d'un autre État.

Article 19

Cet article impose aux navires étrangers qui usent du droit de passage l'obligation de respecter les lois et règlements de l'État riverain, notamment en ce qui concerne les questions mentionnées dans les alinéas *a* à *e*.

De l'avis du Gouvernement de l'Union, le nouvel alinéa *c* est meilleur que l'ancien texte en ce qu'il mentionne expressément les ressources « biologiques », tandis que le projet de 1954 ne mentionnait que les « richesses », terme qui peut donner lieu à diverses interprétations. Cependant, le Gouvernement de l'Union estime qu'il conviendrait aussi de préciser que les navires étrangers doivent se conformer aux lois et règlements que l'État riverain a édictés pour conserver ou protéger les ressources minérales ou autres de la mer territoriale, de son sol et de son sous-sol. Cette disposition pourrait soit être ajoutée à l'alinéa *c*, soit faire l'objet d'un nouvel alinéa. Le Gouvernement de l'Union est persuadé que le droit en vertu duquel l'État riverain peut édicter une réglementation pour protéger les ressources minérales et autres de la mer territoriale — droit auquel correspond, pour les navires étrangers, l'obligation de respecter cette réglementation — est suffisamment important pour justifier cette addition, même si l'on ne se propose pas de donner, dans les alinéas *a* à *e*, une liste complète.

Article 21

Dans le texte révisé, on a modifié la présentation du chapitre III en ajoutant les titres suivants:

- A. Règles générales (art. 16 à 19)
- B. Navires de commerce (art. 20 à 22)
- C. Navires d'État autres que les navires de guerre (art. 23 et 24)
- D. Navires de guerre (art. 25 et 26).

Étant donné ces différents titres, et une fois admise la nécessité d'une section réservée aux navires d'État, le Gouvernement de l'Union propose, pour plus de clarté, de modifier comme suit le titre de la section A:

« A. Règles générales applicables à tous les navires ».

Si cet amendement était accepté, les mots « de commerce » figurant à l'article 21 (1) pourraient être supprimés, car la section B concerne uniquement les « navires de commerce ».

En tout état de cause, on ne voit pas bien pourquoi l'expression « navire de commerce étrangers », qui figure au paragraphe 1, ne figure ni au paragraphe 2 ni à l'article 22, où l'on emploie l'expression « navire étranger ». Le Gouvernement de l'Union estime qu'en bonne logique il vaudrait mieux utiliser partout la même expression, à moins que l'on veuille établir une distinction entre les navires de commerce et les autres navires.

Document A/CN.4/99/Add.1

B. — OBSERVATIONS TRANSMISES PAR LETTRE, EN DATE DU 12 MARS 1956, DE LA MISSION PERMANENTE DE L'UNION SUD-AFRICAINE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

[Texte original en anglais]

OBSERVATIONS SUR LE PROJET D'ARTICLES
RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER

Article premier

La définition de la haute mer qui est donnée dans cet article semble satisfaisante.

Article 2

Pas d'observation.

Chapitre premier. — Navigation

Observations générales

Dans sa rédaction actuelle, le projet d'articles ne semble s'appliquer aux sous-marins, navires de guerre ou non, que si ceux-ci naviguent en surface en haute mer. Il y aurait lieu, à notre avis, d'insérer dans l'article pertinent une clause spécifiant que les dispositions du projet de code s'appliqueront aux sous-marins toutes les fois que ces navires se trouveront en haute mer, qu'ils naviguent en surface ou en plongée.

Article 3

Pas d'observation.

Article 4

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine incline à penser, comme la Commission, que le pavillon d'une organisation internationale ne saurait être assimilé à celui d'un État lorsqu'il s'agit du droit d'exercer une juridiction exclusive sur des navires battant pavillon de cette organisation et naviguant en haute mer. A son avis, l'ensemble de la question du régime juridique des navires battant pavillon d'organisations internationales exige une étude plus approfondie et il approuve la décision qui a été prise de ne pas en aborder l'examen immédiatement.

Article 5

Le Gouvernement de l'Union estime, comme la Commission, que le mieux serait de laisser à chaque État le soin de fixer les conditions que le capitaine et l'équipage devront remplir en matière de nationalité pour qu'un navire ait le droit de battre pavillon de l'État en question. S'il devenait un jour nécessaire d'ajouter un article à cet effet, peut-être pourrait-on alors rédiger une clause disposant que l'État dans lequel le navire est immatriculé doit délivrer un brevet au capitaine et à certains membres de l'équipage ou confirmer la validité de celui dont ils sont en possession s'il leur a été délivré par un autre État. C'est le système qui est appliqué dans l'aviation civile où il est jugé satisfaisant.

A propos de l'alinéa *c* du paragraphe 2, le Gouvernement de l'Union estime qu'un navire ne doit pouvoir être immatriculé dans un pays donné que si la société à laquelle il appartient a son siège principal dans ce pays.

A propos du même paragraphe 2, le Gouvernement de l'Union estime que l'intention qui semble avoir inspiré les auteurs des alinéas *a* et *b* serait mieux respectée si l'on développait l'alinéa *c* en y ajoutant le passage suivant:

« ... à la condition que plus de la moitié du capital-actions émis par cette société soit inscrite au nom de nationaux ou de personnes légalement domiciliées et résidant effectivement sur le territoire de l'État intéressé ».

Article 6

Le Gouvernement de l'Union approuve le principe qui est à la base de cet article, mais la Commission jugera peut-être utile d'examiner s'il n'y aurait pas lieu d'en modifier la rédaction de manière à en faire mieux ressortir le sens. On pourrait préciser davantage les expressions « ces nationalités » et « vis-à-vis des États tiers ».

Article 7

Pas d'observation.

Article 8

Il peut arriver qu'un navire d'État soit affecté à un service commercial et se livre à des activités commerciales ordinaires. Même si ce navire est propriété de l'État et techniquement affecté à un service gouvernemental, il ne paraît pas souhaitable qu'il soit assimilé à un bâtiment de guerre et bénéficie des immunités accordées aux bâtiments de guerre. Il semble que l'article 8 doive implicitement s'appliquer aussi aux navires appartenant à un État et exploités par lui qui sont affectés à un service non commercial. Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine estime que la rédaction de l'article devrait être remaniée de façon à préciser cela. Il faudrait ajouter, par exemple, après les mots: « affectés seulement à un service gouvernemental » les mots « ne poursuivant pas de fins commerciales ».

Article 9

Pas d'observation.

Article 10

Comme la Commission l'explique à la fin de son commentaire, le projet d'articles a pour objet « de protéger les navires et leur personnel contre le risque de poursuites pénales devant les tribunaux étrangers en cas d'abordage survenu en haute mer ».

Le Gouvernement de l'Union approuve le principe selon lequel, dans les circonstances envisagées dans cet article, le capitaine ou un membre de l'équipage ne doivent pas faire nécessairement l'objet de poursuites devant les tribunaux d'un État autre que celui dont le navire bat pavillon et dont l'officier ou le membre de l'équipage intéressé a la nationalité.

Toutefois, dans sa rédaction actuelle, le projet d'article ne prévoit pas le cas où l'État dont l'intéressé est ressortissant aurait cédé son droit de juridiction à un autre État. Ce cas est prévu dans la législation sud-africaine et certainement aussi dans celle d'autres pays.

Le Gouvernement de l'Union demande donc instamment que l'article soit modifié (on pourrait ajouter, par exemple, un membre de phrase à la fin du paragraphe 1)

de façon à préciser qu'aucune de ses dispositions n'empêche un État de renoncer, d'une façon générale ou dans un cas particulier, à sa juridiction sur ses propres nationaux qui pourraient faire l'objet de poursuites pénales ou disciplinaires pour avoir causé des abordages en haute mer.

Articles 11-13

Pas d'observation.

Article 14

Au quatrième alinéa de son commentaire, la Commission explique que les actes perpétrés dans les airs par un aéronef contre un autre aéronef ne sauraient être considérés comme des actes de piraterie et elle ajoute à titre de correctif que ces actes dépassent en tout cas le cadre du projet d'articles.

On ne voit pas très bien pour quelle raison les actes perpétrés par un aéronef contre un autre aéronef en haute mer dépasseraient le cadre du projet d'articles, alors que les actes perpétrés par un aéronef contre un navire en surface rentrent dans le cadre de ce projet. Aux termes de l'article 2, la liberté de la haute mer comprend la liberté de la survoler.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine estime que l'étude du régime de la haute mer aurait pu fournir à la Commission l'occasion de combler quelques-unes des lacunes reconnues du droit international en ce qui concerne le régime de l'espace aérien surjacent.

Dans les observations qu'il a présentées au sujet de l'article 8, le Gouvernement de l'Union émet l'avis qu'un navire appartenant à un État et exploité par lui, mais qui se livre à des activités commerciales normales, ne doit pas, en principe, être assimilé à un navire de guerre.

Une fois assimilé à un bâtiment de guerre, le navire en question ne pourrait être considéré comme navire privé — et donc devenir capable de se livrer à des actes de piraterie — que si l'équipage venait à se mutiner (art. 15).

De l'avis du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, il n'y a pas de raison valable de considérer qu'un navire appartenant à un État et exploité par lui, mais affecté à une activité commerciale, est incapable de se livrer à des actes de piraterie. Cela corrobore l'opinion selon laquelle ces navires devaient être assimilés à des navires privés.

Au point 6 du premier alinéa de son commentaire, la Commission exprime l'avis que « les actes commis à bord d'un navire par l'équipage ou les passagers et dirigés contre le navire même, les personnes ou les biens qui s'y trouvent, ne sauraient être considérés comme des actes de piraterie ».

Or, on connaît des cas où, de connivence avec des navires se livrant à la piraterie mais qui n'étaient pas dans les parages immédiats, les passagers d'un navire ont commis des vols et se sont livrés à des actes de violence. Si les actes envisagés au paragraphe 1 de l'article 14 ne peuvent être considérés comme des actes de piraterie lorsqu'ils sont perpétrés par l'équipage, il semble cependant que, dans certaines circonstances, l'on puisse considérer comme tels des actes de ce genre commis par les passagers de connivence avec des pirates.

Articles 15-19

Pas d'observation.

Article 20

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine estime que la nécessité justifie cet article, même s'il tend à favoriser les bateaux pirates vis-à-vis des États qui ont une petite flotte de guerre et un littoral très étendu. Aux termes de l'article 8, les navires d'État assimilés à des navires de guerre « en ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par des États autres que l'État du pavillon » auraient sans doute également le droit d'exécuter une saisie pour cause de piraterie.

Il est à remarquer qu'aucune disposition n'est prévue pour le cas où le bateau pirate et son équipage sont défaits au cours d'un combat avec un navire qui se trouve en état de légitime défense. En pareil cas, le capitaine du navire contre lequel l'acte de piraterie a été dirigé aurait probablement le droit de saisir le bateau pirate et son équipage en attendant l'arrivée d'un navire de guerre ou d'un aéronef de guerre.

La Commission voudra peut-être examiner s'il y a lieu de prévoir une disposition spéciale pour ces cas-là, qui ne sont pas rares dans les régions où la piraterie continue à être pratiquée.

Article 21

Le Gouvernement de l'Union suggère de développer l'alinéa *b* de manière qu'il porte sur la haute mer en général.

Si l'on a des motifs sérieux de penser qu'un navire se livre à la traite des esclaves, cela devrait justifier l'exercice du droit de visite même si le navire intéressé ne se trouve pas dans l'une des « zones maritimes considérées comme suspectes par les traités internationaux ayant pour but la suppression de la traite des esclaves ».

Le Gouvernement de l'Union est, lui aussi, d'avis que, dans les cas où un navire a été arraisonné sans motif sérieux, il serait contraire au principe de la liberté de la haute mer de ne pas obliger le bateau pirate à assurer l'indemnisation intégrale du dommage subi.

Article 22

Le Gouvernement de l'Union est d'accord avec la Commission lorsque celle-ci précise, au paragraphe 3 de son commentaire, que les ordres donnés par radio ne seront pas admis. Mais il n'y aurait sans doute pas d'inconvénient à ce qu'il soit fait usage de la radio pour donner des signaux destinés à compléter les autres modes de signalisation admis.

Article 23

La Commission remarque que « presque tous les États maritimes » ont établi une réglementation ayant pour objet d'éviter la pollution de leurs eaux intérieures et de leur mer territoriale. Il semble donc que l'article 23 a pour but d'obliger les États à établir une réglementation tendant à empêcher également la pollution des eaux en haute mer. Le Gouvernement de l'Union estime que si cette intention ressort du titre de l'article, ainsi que du reste du commentaire de la Commission, il serait utile néanmoins de faire mention de la haute mer dans le texte même de l'article.

Articles 24 et 25

Pas d'observation.

Article 26

Pour plus de précision, il y aurait peut-être intérêt à libeller comme suit la fin du paragraphe 1: « dans cette région de la haute mer ».

Articles 27-30

Pas d'observation.

Article 31

Dans sa rédaction actuelle, l'article prévoit qu'une commission arbitrale sera désignée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en consultation avec le Directeur général de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture. Tel qu'il est rédigé, l'article laisse entendre que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et le Directeur général de la FAO sont placés sur le même plan, et le texte ne prévoit pas le cas où ceux-ci ne seraient pas d'accord sur la composition de la commission. Le Gouvernement de l'Union propose donc, soit de stipuler que le Secrétaire général sera habilité à désigner les membres de la commission après consultation du Directeur général de la FAO, soit d'insérer une disposition spéciale pour le cas où il y aurait désaccord entre le Secrétaire général et le Directeur général.

Articles 32-38

Pas d'observation.

25. — Yougoslavie

Document A/CN.4/99/Add.1

OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES DANS UNE LETTRE DE LA MISSION PERMANENTE DE LA YOUGOSLAVIE AUPRÈS DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, EN DATE DU 20 MARS 1956

[*Texte original en anglais*]

Le Secrétariat d'État aux affaires étrangères de la République fédérative populaire de Yougoslavie présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et, se référant à sa lettre LEG.292/9/01 du 24 août 1955, a l'honneur de lui faire savoir que le Secrétariat d'État a étudié les projets relatifs au régime de la haute mer et de la mer territoriale, élaborés par la Commission du droit international lors de sa septième session, à Genève, du 2 mai au 8 juillet 1955 (A/2934).

Avec les plus grands égards pour les efforts accomplis par la Commission du droit international et les résultats auxquels elle est parvenue, le Gouvernement de la République fédérative populaire de Yougoslavie a l'honneur de présenter les observations ci-après sur les projets d'articles relatifs à la haute mer et à la mer territoriale:

I. — Régime de la haute mer

Article 1

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article de la manière suivante:

« Aux fins des présentes règles, on entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas aux eaux intérieures, à la mer territoriale ou à la zone contiguë. »

Commentaire

Certaines dispositions des présentes règles prévoient le droit d'examiner les navires de commerce privés en haute mer et de perquisitionner à bord et même le droit de répression contre un navire qui navigue sous deux ou plusieurs pavillons, le droit à l'immunité des navires d'État affectés au commerce, etc.

D'autre part, dans le projet d'articles sur la zone contiguë, un droit de contrôle a été reconnu à l'État riverain en cas d'infraction à sa réglementation sur les douanes, l'immatriculation, les contributions et la santé publique (voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9*).

Même si les États riverains se contentent d'exercer les droits prévus dans le projet relatif à la zone contiguë, il ne semble pas au Gouvernement yougoslave que les droits reconnus en haute mer soient compatibles avec les droits reconnus aux États tiers dans la zone contiguë.

Cet amendement est encore plus justifié si l'on veut tenir compte du point de vue de la plupart des États sur la pratique de la pêche dans la partie de la mer contiguë à la mer territoriale.

Article 3

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article en remplaçant les mots « le droit » par « un droit égal ».

Commentaire

Le Gouvernement yougoslave estime qu'il convient de souligner dans cet article l'égalité de tous les pavillons en haute mer, afin d'écartier toute revendication éventuelle de droits historiques.

L'amendement proposé est dans l'esprit de la Charte des Nations Unies.

Article 4

Le Gouvernement yougoslave juge imprécise l'expression « traités internationaux », car on ne voit pas clairement si elle vise les traités conclus entre deux ou plusieurs parties intéressées ou les traités conclus sous les auspices des Nations Unies ou encore les uns aussi bien que les autres.

Il pense que l'expression « traités internationaux » désigne les traités conclus sous les auspices des Nations Unies, mais cela devrait être dit explicitement.

En ce qui concerne le droit des navires de naviguer sous le pavillon des Nations Unies, le Gouvernement yougoslave estime que les navires des Nations Unies ou ceux de ses institutions spécialisées devraient être autorisés à arborer le pavillon des Nations Unies lorsqu'ils naviguent à leur service.

Article 5

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article de la manière suivante (premier alinéa):

« Sauf disposition contraire des présentes règles, chaque État prescrit les conditions auxquelles un

navire peut obtenir sa nationalité et naviguer sous son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres États, le navire devra : »

Les points 1 et 2 ne sont pas modifiés.

Un nouveau point 3 serait libellé comme suit :

« 3. Si l'affrèteur est un national de l'État ou une personne juridique constituée en vertu de la législation de l'État, ayant son siège effectif sur le territoire de cet État. »

Commentaire

La législation de certains pays prévoit la possibilité d'une immatriculation provisoire des navires acquis à l'étranger sur le registre du consulat du pays sous le pavillon duquel ils naviguent. C'est pourquoi, de l'avis du Gouvernement yougoslave, les mots « sur son territoire » devraient être supprimés.

Dans certains pays, la loi prescrit l'immatriculation des navires étrangers. Le Rapporteur spécial, M. J. P. A. François, a eu parfaitement raison de dire que la législation yougoslave prévoit dans le cas visé que les navires de commerce étrangers doivent être immatriculés sur le registre yougoslave. Toutefois, le Gouvernement yougoslave est dans l'obligation de relever que le Rapporteur spécial, M. J. P. A. François, a été mal informé lorsqu'il a déclaré que la Yougoslavie n'était pas un État maritime (voir A/CN.4/SR.326, par. 61, texte anglais).

Dans la République fédérative populaire de Yougoslavie, les navires affectés à un service commercial sont soit la propriété collective du peuple, soit la propriété d'organisations coopératives ou de particuliers, nationaux de la République fédérative populaire de Yougoslavie.

La propriété collective du peuple est distincte de la propriété de l'État aussi bien en ce qui concerne le titre que la nature et elle ne correspond pas à la propriété d'État que l'on trouve dans la législation d'autres pays. Pour permettre de déterminer plus facilement des règles qui soient acceptables pour tous les pays, le Gouvernement yougoslave serait disposé à admettre, aux fins des présentes règles, l'expression « propriété d'État » pour les navires affectés au commerce qui sont propriété collective du peuple.

Le Gouvernement yougoslave pense qu'il faudrait vérifier l'équivalence de l'expression « siège effectif » employée dans le texte français et de l'expression « *registered office* » employée dans le texte anglais, à l'alinéa 2, c, de l'article 5.

Article 6

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier l'article 6 par adjonction d'un nouvel alinéa dont le texte serait le suivant :

« Le navire naviguant sans pavillon ou sous un pavillon usurpé peut aussi être assimilé par les États tiers à un navire sans nationalité. »

Commentaire

Le projet d'articles ne régleme pas le cas des navires naviguant sous un pavillon usurpé ou sans pavillon. De l'avis du Gouvernement yougoslave, cette question est importante et elle devrait être traitée.

Article 6 bis

Le Gouvernement yougoslave propose l'adoption d'un nouvel article qui serait libellé de la manière ci-après :

« 1. Le navire doit échanger le pavillon de l'État dans lequel il était primitivement immatriculé contre le pavillon d'un autre État si les conditions prévues à l'article 5 des présentes règles sont valablement remplies.

« 2. L'État dans lequel le navire est immatriculé doit annuler l'immatriculation dans les 90 jours qui suivent la date à laquelle la demande en a été faite, pourvu que les conditions stipulées à l'article 5 des présentes règles soient valablement remplies et qu'aucune hypothèque ou autre charge ne grève le navire. Cela ne porte pas atteinte au droit de préemption de l'État dans lequel le navire était immatriculé, si la législation de l'État intéressé prévoit un droit de préemption.

« Tant que l'immatriculation du navire n'a pas été annulée ou que le délai de 90 jours n'a pas expiré, le navire doit naviguer sous le pavillon de l'État auquel a été adressée la demande d'annulation de l'immatriculation.

« 3. Si l'État intéressé n'annule pas l'immatriculation dans les 90 jours qui suivent la date de présentation de la demande et s'il n'a pas fait valoir dans ce délai son droit de préemption en achetant le navire, l'autre État peut autoriser l'immatriculation du navire intéressé dans ses registres et lui reconnaître le droit de naviguer sous son pavillon si toutes les conditions stipulées à l'article 5 des présentes règles sont valablement remplies et s'il n'existe aucune hypothèque ou autre charge grevant le navire.

« Cette immatriculation et ce changement de pavillon sont opposables à tous les États tiers. »

Commentaire

La législation de certains États, y compris la Yougoslavie, prévoit qu'un navire qui est propriété étrangère ne peut être immatriculé dans l'État intéressé avant l'annulation de son immatriculation primitive. On trouve des dispositions analogues dans certains accords bilatéraux. Or, dans un certain nombre d'États, la loi rend cette annulation difficile. Dans plusieurs États aussi, la loi ne subordonne pas l'immatriculation à l'annulation préalable de l'immatriculation primitive.

La variété des solutions qui sont données à cette question dans les différents pays constitue, aux yeux du Gouvernement yougoslave, la raison pour laquelle il existe des pavillons fictifs et il pense que l'adoption de cet article en réduirait le nombre dans une proportion considérable.

Article 7

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier l'alinéa 2 par l'adjonction, après le mot « navire », des mots « portant le signe visible distinctif des bâtiments de guerre ».

Commentaire

Dans leur énumération des caractéristiques fondamentales d'un bâtiment de guerre, les articles 3 et 4 de la

Convention de La Haye de 1907 sur la transformation des navires en bâtiments de guerre, articles dont la Commission du droit international a tiré la définition du bâtiment de guerre, mettent en premier lieu les signes distinctifs des bâtiments de guerre.

Article 9

Le Gouvernement yougoslave propose de rédiger comme suit la seconde phrase de cet article :

« Ces règles ne peuvent être en contradiction avec les règles en vigueur concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, acceptées par la majorité des membres des Nations Unies. »

Commentaire

Le texte de cet amendement est analogue à la formule employée par la Commission du droit international dans l'article 23 des présentes règles.

De l'avis du Gouvernement yougoslave, les règles « acceptées pour les navires constituant la plus grande partie du tonnage des navires participant à la navigation en haute mer » ne sauraient servir de critère pour déterminer la règle qu'il convient d'appliquer en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer; ce sont les règles reconnues par la majorité des États qui doivent être considérées comme des règles de droit international.

Outre que la Yougoslavie a ratifié la Convention internationale concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, elle a introduit dans sa législation les dispositions de l'annexe B de cette Convention et prescrit des peines même à l'égard des navires étrangers qui contreviennent à cette réglementation alors qu'ils se trouvent dans les eaux yougoslaves.

Conformément aux renseignements dont dispose le Gouvernement yougoslave, 49 États ont ratifié l'annexe B ou y ont adhéré, ce qui signifie que la majorité des États tiennent ces dispositions pour des règles de droit international. Étant donné l'objet de ces règles, il est difficile de supposer qu'un Membre de l'Organisation des Nations Unies pourrait refuser de les accepter. En outre, il est évident que si les États Membres de l'Organisation des Nations Unies introduisent ces règles dans leurs législations respectives, les États non membres qui participent au commerce international seront obligés d'observer les règles internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Article 10

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier l'alinéa 1 de la manière suivante :

1. L'expression « ou de tout autre événement de navigation » devrait être ajoutée dans le titre.

2. L'expression « ou de tout autre événement de navigation » devrait être ajoutée après les mots « impliqué dans l'abordage ».

3. Il conviendrait de supprimer les mots « ou bien » à l'alinéa 1 et de mettre un point après le mot « pavillon ».

4. Il faudrait supprimer les mots « ou bien de l'État dont ces personnes sont les nationaux » et insérer à leur place un nouvel alinéa contenant la disposition de l'article 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale

en matière d'abordage et autres événements de navigation, conclue à Bruxelles, le 10 mai 1952, dont la teneur est la suivante :

« Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à ce qu'un État, au cas d'abordage ou autre événement de navigation, reconnaisse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux, à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre État. »

Commentaire

La compétence en matière pénale et disciplinaire ne s'étend pas uniquement aux abordages mais également à tous autres événements de navigation. C'est pourquoi le Gouvernement yougoslave estime que le projet devrait être amendé comme il le propose. Sinon, le texte du projet pourrait être interprété comme signifiant que le capitaine ou les membres de l'équipage du navire ne sont responsables qu'en cas d'abordage et non de tout autre événement de navigation ou bien que la question des autres événements de navigation n'est pas réglementée en droit international. Ils n'apparaît pas clairement d'après le texte de l'alinéa 1 s'il y a compétence du tribunal du pays dont le navire porte le pavillon ou du tribunal du pays dont la personne intéressée possède la nationalité et si la compétence de l'un des tribunaux exclut celle de l'autre. Cette incertitude pourrait disparaître si l'on insérait dans l'article la disposition de l'article 3 de ladite Convention internationale susmentionnée.

En ce qui le concerne, le Gouvernement yougoslave est partisan de la dualité de compétence.

Article 11

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article de la manière suivante :

1. Après le mot « abordage », dans la deuxième phrase, ajouter l'expression « ou tout autre événement de navigation ».

2. Ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment ainsi que le port le plus proche où il fera escale. »

Commentaire

Le Gouvernement yougoslave estime que le capitaine du navire est tenu de prêter la même assistance dans le cas d'un autre événement de navigation: il n'est pas sûr que ce cas soit compris dans le texte du projet.

De l'avis du Gouvernement yougoslave, puisque la Commission a repris l'alinéa 1 de l'article 8 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et d'assistance et de sauvetage maritime (Bruxelles, 1910) elle devrait aussi insérer l'alinéa 2 dans son projet.

A son sens, cette disposition pourrait être d'une grande valeur pratique. Si un navire impliqué dans un abordage ou un autre événement de navigation est incapable de poursuivre sa route et que son équipage et ses passagers

soient recueillis par le navire avec lequel il est entré en collision ou par tout autre navire, il faudrait donner la possibilité à l'équipage du navire accidenté de faire connaître aux autorités de son pays le nom et le port d'attache du navire qui a recueilli les passagers et l'équipage ainsi que son port d'escale le plus proche afin qu'un autre navire du pays intéressé puisse faire passer à son bord les passagers et l'équipage du navire endommagé, à l'endroit le plus propice.

Article 15

Le Gouvernement yougoslave propose d'ajouter, après les mots « navires de guerre », le membre de phrase ci-après « ou un des navires mentionnés à l'article 8 des présentes règles ».

Commentaire

Puisque les actes de piraterie commis par un bâtiment de guerre sont assimilés à des actes de piraterie commis par un navire privé, il n'y a pas de raison de ne pas considérer comme tels les actes commis par un navire qui est assimilé aux bâtiments de guerre en ce qui concerne l'immunité en haute mer.

Article 21

De l'avis du Gouvernement yougoslave, en même temps que la protection de la libre navigation en haute mer, il faudrait pareillement assurer la protection de l'ordre international. C'est pourquoi on ne devrait pas décourager par des sanctions trop sévères l'action des bâtiments de guerre qui veulent perquisitionner à bord des navires de commerce. Il faut par conséquent examiner s'il convient d'insérer une disposition qui affranchirait le bâtiment de guerre de la responsabilité du *damnum emergens*, si aucun dol ou faute lourde ne peut être mis à sa charge.

Article 22

Le Gouvernement yougoslave propose, afin de rendre le texte plus clair, d'ajouter les mots « ou la zone contiguë » après les mots « la mer territoriale » aux alinéas 1 et 2.

Article 25

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article en y ajoutant deux alinéas libellés comme suit :

« 2. Les mesures adoptées seront fondées sur des conclusions scientifiques ou d'autres conclusions d'experts et ne devront pas avoir d'effet discriminatoire à l'encontre des pêcheurs étrangers.

« 3. Si ces mesures ne sont pas acceptées par d'autres États intéressés, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 29 des présentes règles. »

Commentaire

La pêche en haute mer voit son importance croître de jour en jour comme source d'aliments et d'autres produits indispensables à l'homme. Par conséquent, de l'avis du Gouvernement yougoslave, il serait nécessaire que les mesures adoptées soient fondées sur des conclusions scientifiques ou sur d'autres conclusions

d'experts, en vue d'empêcher la destruction des ressources biologiques de la mer.

Article 26

Le Gouvernement yougoslave propose d'ajouter la phrase suivante à la fin de l'alinéa 1 : « Les mesures adoptées ne devront pas être en contradiction avec la disposition contenue à l'alinéa 2 de l'article 25 des présentes règles. »

Le commentaire relatif à l'article 25 vaut également ici.

Article 27

Il faudrait modifier l'alinéa 2 de l'article 27 de manière à remplacer la mention de l'article 31 par celle de l'article 29. La dernière phrase de l'alinéa 2 de l'article 27 devrait être supprimée depuis « Sous réserve de la disposition de l'alinéa 2 de l'article 32... » jusqu'à « ...décision arbitrale ».

La raison de ces amendements est que l'ordre des articles qui suivent doit être changé comme on le voit ci-après.

Le Gouvernement yougoslave propose de rectifier l'ordre des articles de manière que l'article 30 devienne l'article 28, que l'article 31 devienne l'article 29, que l'article 33 devienne l'article 30, que les articles 28 et 29 deviennent l'article 31, et que l'article 32 soit supprimé.

Les articles ci-après sont examinés suivant le nouvel ordre proposé.

Article 28

En raison de la nouvelle ordonnance des articles, le Gouvernement yougoslave propose de substituer dans l'alinéa 2 le numéro « 29 » à « 31 ».

Article 29 (ancien article 31)

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article comme suit :

1. A l'alinéa 1, ajouter « et » entre les numéros « 27 » et « 28 » et supprimer les numéros « 29 » et « 30 ».

2. A l'alinéa 2, au lieu de « quatre ou six », mettre « trois » et remplacer « un expert en droit international » par « deux experts en droit international ».

Commentaire

En raison de la nouvelle numérotation des articles, les numéros « 29 » et « 30 » devraient être supprimés.

Le Gouvernement yougoslave pense que dans les différends éventuels, l'aspect technique de la question ne sera pas le seul à envisager, mais aussi son aspect juridique; c'est pourquoi il serait plutôt partisan de trois experts en matière de conservation des ressources biologiques de la mer et de deux experts en droit international.

Article 31 (anciens articles 28 et 29)

Le Gouvernement yougoslave propose que la Commission résolve la question du droit des États riverains de réglementer la protection des ressources biologiques dans la partie de la mer contiguë à leur mer territoriale

en même temps que la question de la largeur de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental.

Au cas où la Commission n'accueillerait pas cette suggestion, le Gouvernement yougoslave propose que les articles 28 et 29 ne forment plus qu'un seul article, qui serait l'article 31 et qui aurait la teneur suivante:

« 1. Un État riverain peut, dans toute partie de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, adopter unilatéralement toutes mesures tendant à réglementer et à contrôler l'exploitation des ressources biologiques dans cette partie de la mer, jusqu'à une distance de 12 milles marins, à compter depuis la ligne de base de sa mer territoriale. Si la partie de la haute mer contiguë aux mers territoriales de deux ou plusieurs États dont les côtes se font face a moins de 24 milles marins, la limite de cette partie de la haute mer jusqu'à laquelle un État peut adopter unilatéralement des mesures tendant à réglementer et à contrôler l'exploitation des ressources biologiques de la mer est, à défaut d'un accord entre les États intéressés, le lieu géométrique dont tous les points sont équidistants de la limite extérieure de la mer territoriale de chacun de ces États.

« 2. Tous différends qui pourraient survenir entre les États riverains touchant l'application de cet alinéa seront soumis à l'arbitrage à la requête de l'un des États riverains, s'il n'est pas intervenu de règlement par la voie diplomatique. »

Commentaire

De l'avis du Gouvernement yougoslave, il vaudrait mieux régler la question traitée dans cet alinéa en même temps que celle de la largeur de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental. Essayer de résoudre ces questions indépendamment l'une de l'autre ne peut qu'empêcher leur règlement en compliquant le problème.

Dans l'amendement proposé, les mots « sa mer territoriale » remplacent « ses côtes » parce que la haute mer est contiguë à la mer territoriale d'un pays et non point à ses côtes. L'expression suggérée correspond à celle que la Commission emploie dans la disposition relative à la zone contiguë.

La zone des 12 milles provient de la disposition adoptée par la Commission du droit international concernant la zone contiguë. Le Gouvernement yougoslave n'insiste pas sur l'adoption de la zone de 12 milles, mais il estime que sa distance doit être fixée avec précision.

Il semble au Gouvernement yougoslave que la Commission, en réglementant la question des ressources biologiques de la mer, a imposé à l'État riverain des conditions plus rigoureuses qu'aux autres États en ce qui concerne les parties de la mer qui ne sont contiguës à la mer territoriale d'aucun pays. De l'avis du Gouvernement yougoslave, dans la partie de la haute mer qui est contiguë à leur mer territoriale, une plus grande liberté devrait être reconnue aux États riverains qu'aux autres États si l'on ne trouve aucune solution à la question de la largeur de la mer territoriale, de la largeur de la zone contiguë et du plateau continental et à la question de la nature et de l'étendue des droits des États riverains dans cette région.

Ancien article 32

Comme l'article 31 contient la clause d'arbitrage en cas de différend résultant de son application, le Gouvernement yougoslave propose de supprimer l'article 32.

Article 36 (ancien article 38)

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article de la manière suivante: remplacer le point qui est à la fin de l'article par une virgule et ajouter le texte ci-après: « à condition qu'ils aient préalablement pris toutes mesures de précaution raisonnables ».

Commentaire

Les câbles et les pipe-lines sont relevés sur les cartes marines et toutes modifications sont publiées dans le Journal nautique officiel. En conséquence, les propriétaires de navires peuvent se renseigner sur l'emplacement des câbles et des pipe-lines. Si néanmoins le propriétaire du navire décide d'entreprendre, dans cette partie de la mer, une action qui peut endommager soit le câble, soit l'équipement du navire, le Gouvernement yougoslave estime qu'aucune indemnité ne devrait être accordée au propriétaire du navire du fait qu'il a sacrifié tout ou partie de son équipement pour éviter d'endommager les câbles ou les pipe-lines.

II. — Régime de la mer territoriale

Article 1

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article en ajoutant au premier alinéa les mots « ou aux eaux intérieures » après le mot « côtes » et en supprimant aux deuxième alinéa les mots « et par d'autres règles du droit international ».

Commentaire

La mer territoriale peut être mais n'est pas nécessairement adjacente aux côtes. Lorsqu'il y a des eaux intérieures, c'est à ces eaux qu'elle est adjacente.

Les États riverains, qui respectent le droit de passage inoffensif conformément à leur législation et aux règles de droit international en vigueur, ont sur leur mer territoriale le même droit de souveraineté que sur les autres parties de leur territoire national.

Il semble au Gouvernement yougoslave que ces règles énumèrent tous les droits dont les navires d'un État jouissent aujourd'hui, conformément aux règles de droit international généralement reconnues, lorsqu'ils passent dans la mer territoriale d'un autre État.

Le Gouvernement yougoslave estime, en outre, qu'en codifiant ces règles, il convient d'éviter que la souveraineté ne soit limitée par des dispositions qui ne sont pas comprises dans le texte codifié d'autant plus que l'objet de la codification est d'établir la réglementation complète d'une matière.

Il semble qu'il faille le faire surtout lorsque l'on se trouve en présence d'opinions divergentes sur le point de savoir si une disposition est ou non conforme au droit international. C'est pourquoi, le Gouvernement yougoslave propose de supprimer les mots « et par d'autres règles du droit international ».

Si la Commission estime qu'en plus des droits mentionnés, les navires étrangers jouissent de certains autres

droits dans la mer territoriale, il serait préférable, de l'avis du Gouvernement yougoslave, de faire figurer ces droits dans les articles correspondants de ces règles.

Article 3

Le Gouvernement yougoslave ne voit pas dans les dispositions de cet article l'introduction d'une règle mais simplement une déclaration aux termes de laquelle la pratique des États n'est pas uniforme.

Une étude attentive des conclusions ainsi que des commentaires et des débats de la Commission montre que celle-ci estime qu'en droit international la mer territoriale ne peut avoir valablement qu'une largeur de 3 milles.

Le Gouvernement yougoslave pense que cette conclusion de la Commission ne correspond ni au droit international en vigueur ni à l'évolution historique du droit international dans ce domaine.

Il ressort de documents historiques que, pour la mer territoriale, la largeur de 4 à 6 milles est antérieure à la largeur de 3 milles.

Dès le XVIII^e siècle, la Suède a, pour le contrôle douanier, utilisé la « lieue » allemande qui est de 4 milles.

En 1736, la Grande-Bretagne a fixé pour le contrôle douanier une limite de 6 milles.

Le Danemark et la Norvège ont, en 1745, fixé à 4 milles la largeur de leurs mers territoriales respectives.

L'Espagne a donné, en 1760, une largeur de 6 milles à sa mer territoriale.

La largeur de 3 milles apparaît pour la première fois dans une note que le Département d'État a adressée le 8 novembre 1793 aux légations de la France et de la Grande-Bretagne au sujet de la neutralité américaine.

La Grande-Bretagne n'a donné une largeur de 3 milles à sa mer territoriale qu'en 1878.

La Russie a assigné, en 1912, une largeur de 12 milles à sa mer territoriale.

Les conclusions de la Commission ne s'inspirent même pas des tentatives faites jusqu'à présent pour élaborer des règles générales relatives à la largeur de la mer territoriale.

Vers la fin du XIX^e siècle, l'Institut de droit international a suggéré de fixer à 6 milles la largeur de la mer territoriale.

Le Congrès international des pêches a adopté, à Bergen en 1898, par 43 voix contre 4, une résolution dans laquelle il exprimait l'opinion que, dans l'intérêt de la pêche en mer, il convenait de donner à la mer territoriale une largeur de 10 milles ou éventuellement de 6 milles.

A la Conférence de La Haye de 1930, à laquelle 35 États participaient et où l'URSS avait envoyé des observateurs, 17 États ont demandé que la mer territoriale ait une largeur supérieure à 3 milles. Le Danemark, dont la mer territoriale avait 4 milles de large, s'est abstenu de voter; 8 États ont accepté la largeur de 3 milles pour la mer territoriale à condition que le contrôle et la juridiction leur soient accordés sur une zone de la haute mer adjacente à la mer territoriale; 9 États seulement ont demandé une largeur de 3 milles. Par conséquent, en 1930, sur les 35 États qui étaient représentés, 26 n'approuvaient pas la largeur de 3 milles. Il convient

d'ajouter que certains États de l'Amérique latine dont la mer territoriale avait une largeur supérieure à 3 milles ne participaient pas à la Conférence.

Il ressort des comptes rendus des séances de la Commission du droit international que le quart seulement des États Membres de l'Organisation des Nations Unies ont une mer territoriale de 3 milles et les trois quarts une mer territoriale de plus de 3 milles. Après l'admission de nouveaux Membres dans l'Organisation, il semble que le rapport soit encore plus défavorable pour les États qui ont une mer territoriale de 3 milles.

Pour qu'une règle devienne règle de droit international, il est nécessaire qu'elle soit universellement acceptée et que les États la considèrent comme obligatoire.

Le Gouvernement yougoslave est d'avis que la largeur de 3 milles pour la mer territoriale, qui est postérieure à la largeur de 4 à 6 milles et que les trois quarts des États Membres de l'Organisation des Nations Unies n'acceptent pas, ne peut pas être reconnue comme règle de droit international.

Vu ce qui précède, il semble au Gouvernement yougoslave qu'il serait plus conforme à la situation actuelle de dire « que le droit international ne demande pas aux États qui ont une mer territoriale de 3 milles de reconnaître une largeur supérieure à 3 milles ».

Il convient de distinguer entre « les 3 milles » en tant que règle et « 3 milles » en tant que nombre compris dans un nombre supérieur. Un droit « moins étendu » compris dans un droit « plus étendu » peut être un droit mais ce n'est pas également une règle.

Enfin, le Gouvernement yougoslave est d'avis que, pour définir la largeur de la mer territoriale, la Commission aurait dû se fonder sur la pratique de la majorité des États de même que sur l'opinion de la Cour internationale de Justice selon laquelle la fixation de la limite de la mer territoriale est un acte unilatéral des États.

Article 5

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article en lui ajoutant deux nouveaux alinéas après le premier, le deuxième alinéa du projet devenant ainsi le quatrième.

« 2. Si un groupe d'îles (archipel) est situé le long de la côte, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés des îles se trouvant du côté de la haute mer sera appliquée. Les parties de la mer comprises entre ces lignes, les îles et la côte du continent seront considérées comme des eaux intérieures.

« 3. Si les dispositions du deuxième alinéa du présent article ne peuvent être appliquées au groupe d'îles (archipel) en raison de son éloignement du continent, la méthode des lignes de base reliant des points appropriés de la côte se trouvant en face de la haute mer sera suivie. Les parties de la mer comprises entre ces lignes et les îles seront considérées comme les eaux intérieures de l'archipel. »

4. Le deuxième alinéa devient le quatrième alinéa.

Commentaire

De l'avis du Gouvernement yougoslave, les amendements proposés sont conformes au premier alinéa de cet article et règlent la question des groupes d'îles situées

le long de la côte et des groupes d'îles qui se trouvent à une certaine distance du continent.

Article 7

Le Gouvernement yougoslave se réserve le droit de présenter des observations sur cet article à une date ultérieure.

Article 14

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article en supprimant la phrase suivante :

« à défaut d'accord entre ces États, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation ».

Commentaire

Les règles de droit international en vigueur n'autorisent pas à diminuer en raison de « circonstances spéciales » la largeur autorisée pour la mer territoriale d'un État au profit de l'État dont les côtes sont situées en face des siennes. De plus, la notion de « circonstances spéciales » est trop imprécise et ne peut qu'introduire un élément d'incertitude dans une règle de droit international qui est claire. Par conséquent, le membre de phrase « et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation » est inutile. Le membre de phrase « à défaut d'accord entre ces États » devient logiquement superflu.

Article 15

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article en supprimant le membre de phrase « à défaut d'accord entre ces États et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation ».

Le commentaire relatif à l'amendement proposé pour l'article 14 vaut également pour cet article.

Le défaut commun des articles 16 à 19 est de faire passer l'intérêt de la navigation des navires étrangers dans la mer territoriale avant les intérêts de l'État riverain. Le Gouvernement yougoslave a exprimé son opinion sur ce point dans le commentaire relatif à l'article premier et ne relèvera donc que les inconvénients particuliers de ces articles.

L'opinion de la Commission sur la priorité de la navigation des navires étrangers par rapport aux droits et aux intérêts de l'État riverain ressort également de l'ordre qu'elle a adopté pour les articles. Au lieu de mentionner en premier lieu les droits de l'État riverain, puis ses devoirs, la Commission a adopté l'ordre inverse. Toutefois, le Gouvernement yougoslave est d'avis qu'il serait plus logique que l'article 19 devienne l'article 17 et que l'article 17 devienne l'article 19, ce qui correspondrait mieux au droit de souveraineté de l'État riverain sur la mer territoriale. Tel est l'ordre dans lequel ces articles seront examinés ci-après.

Article 16

Le Gouvernement yougoslave propose d'amender cet article comme suit :

1. Intervertir l'ordre des troisième et quatrième alinéas.

2. Le quatrième alinéa devrait être ainsi libellé :

« Le passage est inoffensif tant que le navire n'utilise pas la mer territoriale pour préparer, essayer de commettre ou commettre un acte portant atteinte à la sécurité ou à l'ordre public de l'État riverain ou tant qu'il ne contrevient pas aux règlements douaniers ou sanitaires de ce dernier ou ne lèse pas d'autres intérêts ou ne compromet pas la sécurité de la navigation. »

Commentaire

La dernière phrase du troisième alinéa du projet peut donner l'impression que ces règles sont les seules dispositions qui régissent la souveraineté de l'État riverain sur la mer territoriale et que seul est illicite ce qui est contraire à ces règles. De l'avis du Gouvernement yougoslave, l'État riverain exerce sa souveraineté sur la mer territoriale, conformément à sa propre législation. Si l'acte d'un navire étranger qui se trouve dans la mer territoriale est contraire aux règles étudiées, il ne doit pas être qualifié d'infraction si la législation de l'État riverain ne le considère pas comme tel. Le Gouvernement yougoslave estime qu'il convient de supprimer les mots « ou un acte contraire aux présentes règles ».

Il semble également au Gouvernement yougoslave que la limitation de la souveraineté de l'État riverain au moyen de formules qui manquent de clarté n'est pas la meilleure méthode que l'on puisse suivre pour la codification du droit international. Il estime donc qu'il convient de supprimer les mots « ou aux autres règles du droit international ». Étant donné que l'on essaie parfois de présenter une disposition comme étant une règle de droit international, bien qu'elle ne le soit pas, il semble au Gouvernement yougoslave que la présence des mots « ou aux autres règles du droit international », dans cet article ou dans tout autre article, a pour seul effet d'introduire un élément d'incertitude dans le texte et de le rendre obscur.

Comme la définition du « passage » donnée au quatrième alinéa est différente de celle qui figure au deuxième, qui peut aussi se révéler dangereuse, il semble au Gouvernement yougoslave qu'il serait préférable d'intervertir l'ordre des troisième et quatrième alinéas. Le Gouvernement yougoslave estime qu'il ne s'agit pas d'un passage inoffensif lorsqu'un navire étranger se place dans la mer territoriale pour préparer un crime ou se livrer à une tentative criminelle. Le Gouvernement yougoslave est également d'avis qu'il convient de donner une définition plus large de l'expression « passage inoffensif ».

Article 17 (article 19 du projet)

Le Gouvernement yougoslave propose de rédiger comme suit cet article :

« Sauf disposition contraire des présentes règles, les navires étrangers qui usent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'État riverain, notamment en ce qui concerne :

« a) Le port du pavillon national;

« b) L'utilisation de la route prescrite pour la navigation internationale;

« c) Le respect des règlements relatifs à l'ordre public et à la sécurité, de même que des règlements douaniers et sanitaires. »

Les dispositions des alinéas *a* à *e* subsisteraient et deviendraient les alinéas *d* à *h*.

Pour les raisons indiquées dans le commentaire relatif à l'article premier, le Gouvernement yougoslave est d'avis qu'il conviendrait de supprimer les mots: « et les autres règles du droit international ». Il lui semble également que le premier devoir d'un navire, lorsqu'il navigue dans la mer territoriale d'un État étranger, est de se conformer aux règlements relatifs au port du pavillon national, à l'utilisation de la route prescrite pour la navigation internationale de même qu'aux règlements relatifs à l'ordre public et à la sécurité et aux règlements douaniers et sanitaires. L'obligation d'aborder le pavillon national, si elle est prévue par la réglementation de l'État riverain intéressé et l'utilisation de la route prescrite pour la navigation internationale, facilite le contrôle que l'État riverain exerce pour la défense de ses droits et de ses intérêts. De plus, l'utilisation de la route prescrite pour la navigation diminuera beaucoup les dangers de la circulation et de la pêche dans la mer territoriale.

Article 18

Le Gouvernement yougoslave propose de rédiger comme suit cet article:

« L'État riverain peut prendre dans sa mer territoriale les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à son ordre public, à la sécurité de la navigation et à ses intérêts en matière douanière, sanitaire et autres. »

D'une façon générale les observations relatives à l'article 16 sont valables pour cet article.

Article 19 (article 17 du projet)

Le Gouvernement yougoslave propose de remplacer au premier alinéa les mots « principe de la liberté des communications » par l'expression « passage inoffensif ». Il pense que pour plus de clarté, la Commission devrait préciser au moins dans ses commentaires ce qu'elle entend par « droits d'autres États ».

Article 21

Le Gouvernement yougoslave se réserve le droit de présenter des observations sur cet article à une date ultérieure.

Article 22

Le Gouvernement yougoslave n'a pas d'observation à formuler au sujet du premier alinéa de cet article.

Il est d'avis que lors de la codification de règles internationales, il vaut beaucoup mieux énoncer certaines règles tirées de conventions internationales qui sont considérées comme faisant partie du droit international que de renvoyer aux conventions elles-mêmes. Cette méthode est préférable surtout pour les États qui n'ont pas ratifié la convention à laquelle il est renvoyé.

De l'avis du Gouvernement yougoslave, l'inconvénient de ces dispositions ressort également du fait que la Commission ne dit pas si elle accepte la définition du mot « saisie conservatoire » que donne l'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. La Commission a également négligé de donner les raisons pour lesquelles les dispositions du paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention susmentionnée devraient être adoptées dans ces règles.

Pour ces raisons, le Gouvernement yougoslave ne saurait accepter les dispositions actuelles des deuxième et troisième alinéas.

Article 24

Le Gouvernement yougoslave attend le texte du nouveau projet pour formuler ses observations.

Article 25

Le Gouvernement yougoslave propose de modifier cet article comme suit:

1. Lire « Articles 17 et 18 » au lieu de « Articles 18 et 19 ».

Document A/CN.4/100

Observations des organisations intergouvernementales sur les articles concernant la pêche qui figurent dans le projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer adopté par la Commission du droit international à sa septième session en 1955¹

[Texte original en anglais]
[13 mars 1956]

LETRE EN DATE DU 13 OCTOBRE 1955 DU SECRÉTAIRE EXÉCUTIF DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DES PÊCHES DE L'ATLANTIQUE DU NORD-OUEST

Dans votre lettre du 24 août 1955 (LEG.292/8/01), vous m'avez demandé de présenter, le cas échéant, des observations au sujet des articles 24 à 33 du rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa septième session qui s'est tenue à Genève du 2 mai au 8 juillet 1955. J'ai l'honneur de présenter les observations suivantes:

Article 24: « Concernant la conservation des ressources biologiques en haute mer ». Là comme en d'autres

articles, le mot « conservation » sert à préciser le but des règles qui pourraient être adoptées. Cependant, il y a des raisons de penser que la conservation en tant que telle n'est plus le seul but de la réglementation de la pêche dans le monde. Le temps est passé où l'on se préoccupait uniquement de la conservation des ressources et nous sommes maintenant à une époque où, par des règlements, nous nous efforçons aussi de porter les réserves utiles au-delà de leur niveau actuel, autrement dit au-delà de leur niveau naturel. Ainsi, lorsque nous établissons des règles qui tendent à protéger les frayères d'une certaine espèce, notre but est souvent de créer pour cette espèce des conditions particulièrement favorables qui l'avantagent par rapport à celles qui sont moins utiles. Cela signifie que nous ne nous bornons pas

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9 (A/2934), p. 10 à 15.