

Document:-
A/CN.4/SR.342

Compte rendu analytique de la 342e séance

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

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

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

68. Sir Gerald FITZMAURICE estime que le Secrétaire de la Commission a fait une distinction utile entre les buts respectifs des deux textes en question. La définition contenue dans la Convention de La Haye, bien que satisfaisante dans le contexte qui lui est propre, se révèle insuffisante lorsqu'il s'agit de l'adapter aux fins générales d'un projet traitant du régime de la haute mer en temps de paix. Par exemple, le passage où il est dit: « 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 » n'établit aucune différence entre les bâtiments de guerre et les autres navires appartenant à un Etat. Peut-être la définition la meilleure et la plus simple est-elle celle qu'a proposée la Commission dans la première phrase du paragraphe 2 de l'article, où on lit: « Sous la dénomination de « bâtiment de guerre », on entend des navires appartenant à la marine de guerre de l'Etat ».

69. En réponse à M. SANDSTRÖM, M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, explique que les signes extérieurs qui servent à distinguer les bâtiments de guerre sont un pavillon ou une flamme.

70. M. AMADO estime que la définition donnée au paragraphe 2 et dans l'amendement des Pays-Bas n'a pas un caractère scientifique et ne peut être considérée comme l'énoncé du droit en vigueur. Il pense que la première phrase du texte des Pays-Bas, jusqu'aux mots « dont il bat le pavillon », serait suffisante.

71. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, appuie cet amendement à la proposition des Pays-Bas.

72. M. SALAMANCA se déclare d'accord avec M. Amado et ajoute que l'article devrait insister sur la fonction plutôt que sur les caractéristiques des bâtiments de guerre.

73. M. SPIROPOULOS avoue être encore dans l'incertitude en ce qui concerne la question de savoir si les navires ne remplissent pas certaines des conditions énumérées dans la définition seraient de ce fait exclus de la liste officielle des bâtiments de guerre du pays intéressé. Peut-être pourrait-on prier le Sous-Comité de rédiger une définition qui tiendrait compte du présent débat.

74. Sir Gerald FITZMAURICE estime qu'il est essentiel d'arriver à un certain degré de précision, sous peine de s'exposer au genre d'abus que les auteurs de la Convention de La Haye ont cherché à prévenir.

75. M. AMADO partage cette opinion.

76. M. PADILLA NERVO pense que le paragraphe 2, tel qu'il a été adopté à la session précédente, contient déjà les éléments nécessaires; peut-être suffirait-il de mentionner en outre les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre.

77. M. SPIROPOULOS dit que, si l'on maintient l'énumération figurant au paragraphe 2, il faudra suivre la suggestion de M. Padilla Nervo, de façon que la définition soit complète.

78. Le PRÉSIDENT, après avoir constaté que, d'une façon générale, les membres de la Commission approuvent le paragraphe 1, propose de renvoyer à la prochaine séance la décision relative au paragraphe 2.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 18 h. 10.

342^e SÉANCE

Mardi 8 mai 1956, à 10 heures

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Régime de la haute mer (point 1 de l'ordre du jour) (A/2934, A/CN.4/97 et Add.1, A/CN.4/99 et Add.1 à 6) (<i>suite</i>):	
Article 7. Immunité des navires de guerre (<i>fin</i>)	43
Article 8. Immunité des autres navires d'Etat.	45
Article 9. Signaux et règles pour la prévention des abordages.	46

Président: M. F. V. GARCÍA AMADOR.

Rapporteur: M. J. P. A. FRANÇOIS.

Présents:

Membres: M. Gilberto AMADO, M. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey el-KHOURI, M. S. B. KRYLOV, M. L. PADILLA NERVO, M. Radhabinod PAL, M. Carlos SALAMANCA, M. A. E. F. SANDSTRÖM, M. Georges SCELLE, M. Jean SPIROPOULOS, M. Jaroslav ZOUREK.

Secrétariat: M. LIANG, Secrétaire de la Commission.

Régime de la haute mer (point 1 de l'ordre du jour)
(A/2934, A/CN.4/97 et Add.1, A/CN.4/99 et Add.1 à 6)
(*suite*)

Article 7. Immunité des navires de guerre (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen du paragraphe 2 de l'article 7 (A/2934).

2. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, propose, compte tenu du débat de la séance précédente, de remplacer les mots: « Le commandant... aux règles de la discipline militaire » par « et portant les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de sa nationalité ». Cette suggestion, qui est conforme à la proposition faite par M. Amado à la séance précédente, donnerait satisfaction, semble-t-il, aux Gouvernements des Pays-Bas et de la Yougoslavie.

3. M. SPIROPOULOS demande comment cette définition se rattacherait à la définition relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre, que contient la Convention de La Haye. Il y aurait peut-être lieu de préciser que la définition de la Commission est donnée pour le temps de paix.

4. M. ZOUREK pense qu'il serait préférable de conserver la rédaction de la fin du paragraphe 2 adoptée

à la session précédente, car elle énonce au moins certains critères précis.

5. M. SANDSTRÖM dit que c'est une mauvaise méthode de modifier une définition déjà établie à la suite d'une discussion approfondie et qu'il n'en peut naître que des malentendus ou des critiques. Il ne voit pas pourquoi la Commission ne conserverait pas, en substance, la définition de la Convention de La Haye, en introduisant dans le texte adopté à la session précédente une référence aux signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre.

6. M. AMADO n'insiste pas sur sa proposition.

7. M. PADILLA NERVO estime que la rédaction suggérée par le Rapporteur spécial devrait suffire et qu'elle devrait donner satisfaction aux Gouvernements néerlandais et yougoslave. La Commission n'a pas besoin d'examiner les conséquences de l'adoption de cette définition, puisqu'elle a effectué une étude approfondie de tous les aspects du problème à la session précédente.

8. Le PRÉSIDENT croit que l'on donnerait satisfaction à M. Spiropoulos en faisant débiter l'alinéa 2 par les mots « aux fins du présent article ».

9. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, signale que la définition de la Convention de La Haye avait été rédigée de manière à faciliter les visites et les perquisitions faites en vue de vérifier si un navire de commerce était réellement transformé en bâtiment de guerre, et, dans une certaine mesure tout au moins, sa rédaction était conforme à la coutume de l'époque. A l'heure actuelle, il n'est pas concevable qu'un navire dont le commandant n'est pas au service de l'Etat et ne figure pas sur la liste des officiers de la flotte militaire de son pays, et dont l'équipage n'est pas soumis aux règles de la discipline militaire, puisse être un bâtiment de guerre. M. Liang ira donc jusqu'à dire que la dernière partie du paragraphe 2 non seulement est superflue, mais encore n'est plus conforme à l'état actuel du droit. Tous les éléments nécessaires sont compris dans la première phrase du paragraphe: « Sous la dénomination de « bâtiment de guerre » on entend des navires appartenant à la marine de guerre de l'Etat ».

10. L'amendement proposé par le Président ferait nettement ressortir que la définition formulée par la Commission n'est pas une définition générale des bâtiments de guerre.

11. M. SPIROPOULOS fait observer que les motifs pour lesquels une définition a été incorporée dans la Convention de La Haye sont évidents, mais, il le répète il a des doutes quant à la nécessité d'en faire figurer une dans le présent projet. Si la Commission tient absolument à en formuler une, il espère qu'elle trouvera sa place dans le commentaire; cependant, s'il en était ainsi, l'amendement du Président deviendrait indispensable pour empêcher qu'il n'y ait conflit entre les deux définitions.

12. M. ZOUREK dit que, dès l'instant qu'au paragraphe 2 l'on ferait mention des signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre, il n'y aurait plus de

différence essentielle entre les deux définitions. Il considère du reste comme tout à fait indésirable d'incorporer dans le texte une définition du bâtiment de guerre qui ne corresponde pas à la définition généralement acceptée de cette expression.

13. D'après Faris Bey el-KHOURI, il serait nettement contre-indiqué d'incorporer une définition du bâtiment de guerre dans le projet, parce qu'il appartient aux Etats eux-mêmes de décider quels sont ceux de leurs navires qui rentrent dans cette catégorie. D'autre part, il pense que la Commission devrait imposer comme condition que ces navires portent un signe distinctif, nettement visible.

14. Le Sous-Comité devrait être chargé du soin de préparer une recommandation relative à un signe international uniforme et aisément reconnaissable qui, une fois adopté par tous les Etats, rendrait impossibles les erreurs d'identification.

15. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, estime que, si la Commission décide d'insérer dans son projet une définition du bâtiment de guerre, ce n'est pas à l'article 7 qu'il convient de la faire figurer car on pourrait créer ainsi l'impression qu'elle ne s'applique pas aux navires de guerre mentionnés aux articles 15 et 20.

16. Sir Gerald FITZMAURICE fait observer qu'il n'est pas aisé de décider si une définition est souhaitable; tout en reconnaissant le poids de l'argument de M. Spiropoulos, selon lequel une telle définition n'est pas rigoureusement nécessaire, il hésiterait quant à lui à se prononcer dans le même sens. L'objet de la Convention de La Haye était d'empêcher les navires de commerce de se transformer en navires de course en temps de guerre et, ce qui est totalement inadmissible, de chercher à acquérir le statut de bâtiment de guerre en arborant simplement un pavillon de la marine de guerre, pour aborder, capturer ou couler les autres navires, et reprendre ensuite leur statut de navire de commerce. Il y a un certain parallélisme entre cette situation et celle qui est visée à l'article 14, d'où il ressort que la piraterie est un crime qui ne peut pas être commis par un bâtiment de guerre, de sorte qu'il y a certaines raisons de prévoir, à l'encontre des navires de commerce qui se réclament du statut des bâtiments de guerre, une sauvegarde semblable à celle contenue dans la Convention de La Haye. Pour ces motifs, Sir Gerald est enclin à se prononcer en faveur du paragraphe 2 adopté à la session précédente, en y ajoutant cette condition que les bâtiments de guerre doivent arborer des signes extérieurs distinctifs.

17. M. AMADO regrette d'avoir provoqué ce débat prolongé. Tout en maintenant son objection à la deuxième phrase du paragraphe 2, il est prêt à la retirer en faveur de la suggestion faite par M. Padilla Nervo à la séance précédente¹.

18. M. SPIROPOULOS propose de supprimer le paragraphe 2 et de remanier la deuxième phrase du commentaire de façon à indiquer que la Commission n'estime pas nécessaire de donner une définition de l'expression

¹ A/CN.4/SR.341, paragraphe 76.

« bâtiment de guerre », la référence aux articles 3 et 4 de la Convention de La Haye étant maintenue.

19. M. EDMONDS pense que, si la Commission supprimait le paragraphe 2 après l'avoir adopté à sa précédente session, une telle décision serait mal interprétée; en conséquence, il appuie la suggestion de M. Padilla Nervo pour les motifs donnés par Sir Gerald Fitzmaurice.

Par 5 voix contre 3, avec 6 abstentions, la proposition de M. Spiropoulos est rejetée.

20. M. KRYLOV a appuyé la proposition parce qu'à son avis la définition de la Convention de La Haye est bonne et qu'il n'y a pas nécessité d'en introduire une autre dans le présent projet.

21. Le PRÉSIDENT met aux voix la première partie du paragraphe 2 avec les amendements suggérés pendant le débat et dont la teneur est la suivante: « Aux fins des présents articles, sous la dénomination de « bâtiment de guerre » on entend un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de sa nationalité ».

Par 13 voix contre zéro, avec une abstention, le texte amendé est adopté.

22. Le PRÉSIDENT met ensuite aux voix le reste du paragraphe 2, depuis les mots « Le commandant doit... » jusqu'à la fin.

Par 8 voix contre une, avec 5 abstentions, le reste du paragraphe est adopté.

23. M. SCELLE fait observer que, si toute définition risque d'être incomplète, celle qui vient d'être adoptée n'est du moins pas restrictive; il se félicite que la Commission ait accepté les conditions minimales énoncées dans la dernière partie de l'alinéa. Il n'y a pas d'inconvénient non plus à compléter le texte adopté à la session précédente en mentionnant les signes extérieurs distinctifs.

Article 8. Immunité des autres navires d'Etat

24. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que les Gouvernements des Pays-Bas et de l'Union Sud-Africaine ont, l'un et l'autre, critiqué la décision par laquelle la Commission s'est écartée de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, en accordant aux navires d'Etat affectés à un service gouvernemental commercial les mêmes immunités qu'aux autres navires d'Etat. Ces deux gouvernements ont proposé que la Commission en revienne sur ce point à la Convention de Bruxelles. Comme M. François l'a indiqué au paragraphe 77 de l'addendum à son rapport (A/CN.4/97/Add.1), cette modification serait contraire aux intentions de la Commission, qui, aux fins de l'article 8, étaient d'assimiler aux bâtiments de guerre les navires d'Etat affectés à des fins commerciales, ce qui, dans la pratique, ne jouerait vraisemblablement que dans les cas peu fréquents de poursuite ou de visite pour suspicion de piraterie ou de traite. Il appartient à la Commission de décider si les objections formulées par les deux gouvernements précités ont suffisamment de poids pour la faire revenir sur sa décision antérieure.

25. M. PADILLA NERVO pense que la Commission doit s'en tenir à sa décision précédente.

26. Il estime acceptable l'amendement du Royaume-Uni visant à remplacer les mots « sont assimilés à » par « jouissent de la même immunité que ».

27. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, signale qu'il y a peut-être un défaut de concordance entre le texte de l'article 8 et le commentaire qui l'accompagne; l'article ne mentionne pas les services gouvernementaux commerciaux.

28. Il considère également que l'expression « navires auxiliaires » manque de précision.

29. M. AMADO propose d'ajouter l'amendement du Royaume-Uni à la suite de l'expression qu'il était destiné à remplacer.

30. Sir Gerald FITZMAURICE considère que la proposition de M. Amado pourrait avoir pour effet d'élargir la portée de la disposition. L'amendement du Royaume-Uni a pour but de préciser que les navires d'Etat énumérés à l'article 8 ne sont assimilés aux bâtiments de guerre qu'aux fins visées dans cet article.

31. On se rappelle que le Gouvernement du Royaume-Uni a également soulevé la question de savoir (A/CN.4/99/Add.1, page 73) de quelle façon un bâtiment de guerre pourra vérifier le pavillon d'un navire d'Etat sans l'arraisonner, ce dont l'article 8 ne lui donne précisément pas le droit. S'il y a là une grave difficulté, la Commission pourrait peut-être étudier une disposition aux termes de laquelle les navires au service d'un Etat ne peuvent se prévaloir de l'immunité que s'ils arborent une marque distinctive.

32. M. SCELLE reconnaît avec M. Padilla Nervo que l'amendement du Royaume-Uni rendrait le texte plus clair et doit être accepté.

33. M. ZOUREK fait observer que, si l'amendement était adopté, il faudrait modifier les premiers mots de l'article parce qu'ils commandent l'expression « sont assimilés à ».

34. Sir Gerald FITZMAURICE ne voit pas pourquoi il faudrait changer les premiers mots, qui servent à expliquer le but de l'article. La rédaction proposée par le Gouvernement du Royaume-Uni est plus conforme à l'esprit de l'article et n'entraîne pas de changement quant au fond.

La proposition de M. Amado à l'effet d'ajouter après les mots « sont assimilés à des bâtiments de guerre » les mots « et jouissent de la même immunité » est adoptée.

35. En réponse à une question du PRÉSIDENT, Sir Gerald FITZMAURICE déclare qu'il n'a pas, pour le moment, de proposition formelle à présenter en ce qui concerne la question soulevée par le Gouvernement du Royaume-Uni. Il est possible que cette question soit en quelque sorte indirectement liée aux inquiétudes du Gouvernement des Pays-Bas à l'égard de la décision par laquelle la Commission a étendu l'application de l'article 8 aux navires d'Etat affectés à un service commercial. Certains milieux craignent que l'article 8 n'ait

pour effet d'élargir par trop les catégories de navires jouissant d'une complète immunité en haute mer. C'est pourquoi il pourrait y avoir intérêt à stipuler que ces navires ne peuvent prétendre à l'immunité que s'ils arborent une marque distinctive quelconque aisément reconnaissable en mer.

36. M. SCALLE espère que Sir Gerald Fitzmaurice formulera une proposition à cet effet.

37. M. SANDSTRÖM émet le même vœu.

38. M. PADILLA NERVO est d'avis que la Commission pourrait prier le Rapporteur spécial de préparer un texte donnant satisfaction à Sir Gerald Fitzmaurice.

39. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, comprend les raisons pour lesquelles Sir Gerald Fitzmaurice hésite à présenter une proposition formelle. Dans le cas présent, qui est tout différent de celui visé à l'article 7, il est difficile de prescrire l'emploi d'un signe uniforme. Il suffirait peut-être que la Commission y fit allusion dans le commentaire, dans l'espoir qu'un accord international sur l'emploi d'un signe interviendra. Quant à lui, il ne croit pas le moment venu d'introduire une clause impérative dans le projet lui-même.

40. M. SPIROPOULOS, tout en reconnaissant l'indéniable utilité qu'aurait un accord international sur l'emploi d'un signe, estime que la seule solution possible dans l'état actuel des choses est celle que suggère le Rapporteur spécial.

41. M. SCALLE pense qu'il n'y a rien de révolutionnaire à exiger des navires d'Etat qu'ils arborent un signe internationalement accepté, et qu'il est à la fois raisonnable et nécessaire d'incorporer une disposition à cet effet dans un projet d'articles destiné à codifier le droit de la haute mer.

42. Faris Bey el-KHOURI considère aussi que l'heure est certainement venue de proposer à tous les Etats l'adoption d'un signe uniforme.

43. Sir Gerald FITZMAURICE est prêt à accepter que la question soit mentionnée dans le commentaire, ainsi que le suggère le Rapporteur spécial. C'est là en réalité le moins que puisse faire la Commission, parce qu'il serait illogique de donner une définition du bâtiment de guerre puis d'ouvrir en quelque sorte la porte à une large catégorie de navires autorisés à revendiquer la même immunité à certaines fins, sans aucune des sauvegardes imposées dans l'article 7.

44. M. SANDSTRÖM ne voit pas comment l'article 8 pourrait être appliqué à un navire qui ne porterait pas une marque distinctive quelconque et estime que la Commission devrait se borner à mettre ce point en évidence dans le commentaire sans introduire dans le projet une disposition impérative.

45. M. SCALLE comprend les motifs qui conduisent le Rapporteur spécial et Sir Gerald Fitzmaurice à penser qu'il ne rentre guère dans les attributions de la Commission d'inventer un signe que tous les Etats devraient utiliser; il croit cependant qu'il ne suffirait pas de men-

tionner la question dans le commentaire. Il reste convaincu que les navires visés à l'article 8 doivent être tenus de porter une marque distinctive et qu'il faut introduire dans l'article lui-même une disposition impérative à cet effet.

46. M. SANDSTRÖM pense que la disposition devrait être formulée d'une façon un peu différente et prévoir que les navires ne peuvent prétendre à l'immunité que s'ils portent un signe internationalement accepté.

47. M. SPIROPOULOS demande si ce signe est indispensable pour prouver que le navire est au service d'un Etat.

48. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, ne saurait accepter une disposition du genre de celle qu'envisage M. Sandström; en effet, son application ne pourrait être assurée qu'à partir du moment où tous les Etats seraient convenus d'un signe.

49. M. SANDSTRÖM déclare qu'il ne s'est pas bien fait comprendre. Il a seulement voulu dire qu'en règle générale le droit de visite ne pourrait être invoqué que si le navire ne portait pas de signe.

50. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, ne pense pas que la Commission puisse aller jusqu'à stipuler qu'un navire ne portant pas de marque distinctive ne peut pas prétendre à l'immunité. La vérification du pavillon d'un autre Etat est une question délicate; il préférerait donc, quant à lui, donner suite à l'observation du Gouvernement du Royaume-Uni par une mention dans le commentaire.

51. M. ZOUREK signale que les moyens modernes de télécommunications rendent l'identification beaucoup plus facile, si bien qu'il suffirait de mentionner la question d'une marque distinctive dans le commentaire.

52. M. AMADO propose, en vue d'accélérer les travaux, de prier le Rapporteur spécial de préparer un texte tenant compte de l'observation du Gouvernement du Royaume-Uni et destiné à être incorporé dans le commentaire.

53. Sir Gerald FITZMAURICE, faisant siennes les observations de M. Amado et de M. Spiropoulos, déclare que le véritable problème est celui de la détermination du statut des navires en question. Dans l'ensemble, il serait souhaitable de laisser tel qu'il est le texte de l'article et de donner les précisions nécessaires dans le commentaire.

54. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition tendant à ce que la question d'un signe spécial à arborer par les navires visés à l'article 8 soit mentionnée par les soins du Rapporteur spécial dans le commentaire qui accompagne l'article.

Par 11 voix contre zéro, avec 3 abstentions, la proposition du Président est adoptée.

Article 9. Signaux et règles pour la prévention des abordages

55. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, expose que cet article fait l'objet d'une seule proposition, celle de

la Yougoslavie, reproduite au paragraphe 82 de l'addendum à son rapport (A/CN.4/97/Add.1). La Commission a adopté à la majorité le texte actuel²; il ne voit pas de motif de revenir sur cette décision.

56. M. SALAMANCA déclare que l'article 9 est lié à l'article 5 — Droit de pavillon —, car, si l'amendement à ce dernier article déposé par les Pays-Bas est mis en discussion, il faudra inévitablement reprendre toute la question lors de l'examen d'ensemble de cet amendement.

57. M. PAL pense comme M. Salamanca que l'article 9 doit être examiné en même temps que le texte de l'article 5 b) proposé par le Gouvernement néerlandais et reproduit au paragraphe 50 de l'addendum au rapport du Rapporteur spécial. Il ajoute qu'en tout cas il faudra modifier la rédaction. Le sens des mots « leurs navires » qui figure dans le texte actuel devra être précisé. Ces mots peuvent se rapporter aux diverses catégories de navires que l'article 8 range sous la rubrique des navires « appartenant à l'Etat ou exploités par lui » ou aux navires possédant la nationalité d'un Etat qui sont visés aux articles 4 et 5, ou encore aux navires qui ont la nationalité d'un Etat bien qu'ils arborent le pavillon d'un autre, comme l'envisage la proposition du Royaume-Uni que le Rapporteur spécial a reproduite au paragraphe 54. L'article ne doit pas rester aussi imprécis.

58. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, partage l'opinion de M. Salamanca pour ce qui est de la connexité entre les articles 5 et 9; une décision doit être prise quant à la question de savoir si le texte de l'article 9 est à conserver ou à modifier.

59. Tout en réservant la question de la place de l'article, la Commission pourrait se prononcer sur le membre de phrase « les navires constituant la plus grande partie du tonnage des bâtiments participant à la navigation en haute mer », que le Gouvernement yougoslave désire voir modifier.

60. Il faut reconnaître avec M. Pal que l'expression « de leurs navires » n'est pas très heureuse. On pourrait la remplacer par une formule telle que « des navires battant leur pavillon ».

61. M. KRYLOV est du même avis; le bien-fondé de la fin de la deuxième phrase de l'article 9 pourrait, lui semble-t-il, être examiné en toute connaissance de cause une fois que l'on aura statué sur l'article 5. La rédaction de cette deuxième phrase doit évidemment être réexaminée.

62. M. SALAMANCA ne peut accepter la suggestion de M. Krylov. La Commission doit statuer séance tenante sur l'amendement de la Yougoslavie, car sa décision facilitera la tâche du Sous-Comité quand il effectuera la révision de l'article 5. Le Sous-Comité n'est pas compétent pour examiner lui-même l'amendement de la Yougoslavie à l'article 9, et la décision à prendre en la matière aura des répercussions sur l'article 5.

63. M. SANDSTRÖM, tout en partageant l'opinion de M. Pal sur la nécessité de préciser l'expression « leurs

navires », ne peut accepter l'amendement du Rapporteur spécial. On exprimerait mieux l'idée en disant « des navires soumis à leur juridiction ».

64. Pour ce qui est du choix entre l'article 9 et la proposition néerlandaise pour l'article 5 b), c'est le texte le plus court, celui de l'article 9 adopté par la Commission, qu'il y a lieu de préférer.

65. En ce qui concerne la fin de la deuxième phrase, M. Sandström reste d'avis que le texte actuel est le plus satisfaisant.

66. M. SCALLE préfère, comme M. Sandström, l'article 9 à la proposition des Pays-Bas pour l'article 5 b). La Commission devra trancher la question en séance plénière avant que le Sous-Comité n'aborde l'examen de l'article 5.

67. Sir Gerald FITZMAURICE ne parvient pas à saisir les liens qui existeraient entre l'article 5 et l'article 9. Ces articles se rapportent à des questions entièrement différentes: l'article 5 a trait aux circonstances dans lesquelles un navire a le droit d'arborer tel ou tel pavillon, tandis que l'article 9 traite des règles imposées aux navires ayant ce droit.

68. La question de la place de l'article 9 peut être réservée mais, quant au fond, il faut examiner cet article indépendamment de l'article 5.

69. M. SPIROPOULOS partage l'avis de Sir Gerald Fitzmaurice.

70. Pour ce qui est de l'observation de M. Pal, il appuiera la rédaction proposée par M. Sandström, savoir « sous leur juridiction ».

71. Quoi qu'il en soit, la question la plus importante est celle du critère de tonnage, qui figure à la fin de l'article. En réalité, l'article 9, acceptable en tant qu'énoncé d'un principe général, traite de questions totalement étrangères à une codification du droit international. Si l'on souhaite remanier l'article, on doit présenter une proposition concrète, à l'effet par exemple d'adopter l'amendement yougoslave.

72. Le PRÉSIDENT déclare qu'il y a trois questions à trancher. Premièrement, celle de la relation entre les articles 5 et 9; il semble reconnu que l'article 9, quelle que soit la forme qui lui sera donnée, doit être maintenu. Deuxièmement, la question, soulevée par M. Pal, de la rédaction de la première partie de la première phrase de l'article 9. Enfin, la question de la dernière partie de la deuxième phrase et l'amendement préconisé à ce sujet par la Yougoslavie.

73. M. AMADO, se référant à la deuxième des questions énumérées par le Président, propose de modifier comme suit le début de l'article: « Les règles édictées par les Etats à l'usage des navires soumis à leur juridiction ne doivent pas être en contradiction avec... ». Il réserve son attitude en ce qui concerne la troisième question.

74. M. SANDSTRÖM signale que, dans sa rédaction actuelle, l'article a, par rapport à la proposition de M. Amado, l'avantage de rendre obligatoire l'adoption de règles.

² A/CN.4/SR.321, paragraphes 1 et 85 à 92.

75. Faris Bey el-KHOURI est d'avis qu'il faudrait, dans le commentaire accompagnant l'article, recommander la convocation, de préférence sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, d'une conférence des puissances maritimes à l'effet d'examiner les problèmes posés par les articles 7, 8 et 9.

76. Sir Gerald FITZMAURICE fait observer que le principe de l'article est déjà admis dans de nombreuses conventions maritimes en vigueur et par le Code international des signaux qu'appliquent tous les pays maritimes du monde. C'est une question dont la Commission n'a guère à s'occuper. L'observation que M. Sandström a faite au sujet de la proposition de M. Amado est exacte; cette proposition n'est pas de pure forme, elle touche au fond même de l'article. La question est d'une importance telle que la Commission devrait proclamer catégoriquement que les Etats sont tenus d'édicter des règles concernant l'emploi des signaux et la prévention des abordages en haute mer.

77. M. AMADO dit que, si la Commission préfère une disposition impérative, il n'insiste pas.

78. Le PRÉSIDENT constate que la plupart des membres de la Commission semblent accepter pour la première phrase la rédaction suivante: « Les Etats édicteront à l'usage des navires soumis à leur juridiction des règles concernant l'emploi des signaux et la prévention des abordages en haute mer. »

Il en est ainsi décidé.

79. M. ZOUREK déclare, à propos de la troisième des questions énumérées par le Président, que le critère adopté à une faible majorité par la Commission à sa session précédente n'est pas satisfaisant car il introduit une idée de dimension qui procède de la notion de puissance économique ou politique, notion étrangère au droit international puisque celui-ci repose sur l'égalité des Etats. Il suffira de signaler les difficultés que soulèverait la rédaction de dispositions sur le droit aérien si une codification de ce droit était entreprise sur la même base. La proposition yougoslave peut être acceptée.

80. M. SANDSTRÖM rappelle que les objectifs du droit international sont d'ordre pratique et que le critère de la plus grande partie du tonnage, consacré dans ce texte, procède de considérations essentiellement pratiques.

81. M. SCALLE est d'avis qu'un débat sur le caractère réel ou théorique de l'égalité des Etats serait interminable et dépourvu d'intérêt. La Commission doit se prononcer sans retard.

82. Sir Gerald FITZMAURICE pense que, sans aucun doute, l'observation de M. Zourek est valable en règle générale. Toutefois, le cas dont il s'agit est exceptionnel. Il ne s'agit pas d'établir un texte « sur mesure » pour les besoins des grandes puissances. Une forte proportion du tonnage des bâtiments qui participent à la navigation maritime appartient à de petits Etats, comme la Norvège ou les Pays-Bas. M. Sandström a raison de souligner l'aspect pratique de la question. Les pays qui

ont une flotte importante se sont déjà trouvés dans la nécessité d'étudier sérieusement les meilleurs moyens d'assurer en mer la sécurité la plus grande possible. Aussi les méthodes adoptées s'appliquent-elles à la majorité des navires. Il serait regrettable qu'un état de choses existant et satisfaisant vienne à être troublé par une décision, qui ne saurait être unanime, inspirée par des considérations purement étrangères à des besoins techniques primordiaux. Sir Gerald votera donc contre la proposition yougoslave.

83. M. PADILLA NERVO dit que la discussion porte essentiellement sur la première phrase et la première partie de la deuxième phrase, la fin de la deuxième phrase étant purement descriptive. Ainsi que Sir Gerald Fitzmaurice l'a fait observer, les règles dont il s'agit existent déjà et sont respectées. Comme il n'y a pas d'inconvénient à raccourcir l'article, il propose de supprimer toute la fin de la deuxième phrase après le mot « acceptées ».

84. MM. SPIROPOULOS, AMADO et KRYLOV appuient l'amendement de M. Padilla Nervo.

85. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition de M. Padilla Nervo à l'effet de modifier l'article 9 en supprimant de la deuxième phrase les mots « pour les navires constituant la plus grande partie du tonnage des bâtiments participant à la navigation en haute mer ».

Par 9 voix contre 3, avec une abstention, la proposition de M. Padilla Nervo est adoptée.

86. Le PRÉSIDENT propose de renvoyer l'article 9, ainsi amendé, au Sous-Comité pour qu'il le revoie en tenant compte du débat.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 13 h. 15.

343^e SÉANCE

Mercredi 9 mai 1956, à 10 heures

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Régime de la haute mer (point 1 de l'ordre du jour) (A/2934, A/CN.4/97 et Add.1, A/CN.4/99 et Add.1 à 6) (<i>suite</i>) . . .	49
Article 10. Compétence pénale en cas d'abordage . . .	49
Article 11. Devoir d'assistance	49
Article 12. Traite des esclaves	49
Articles 13 à 20. Piraterie	50
Article 21. Droit de visite	53
Article 22. Droit de poursuite	53

Président : M. F. V. GARCÍA AMADOR.

Rapporteur : M. J. P. A. FRANÇOIS.

Présents :

Membres : M. Gilberto AMADO, M. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey el-KHOURI,