

Document:-
A/CN.4/SR.343

Compte rendu analytique de la 343e 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>)*

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,

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)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen du point 1 de son ordre du jour: Régime de la haute mer.

Article 10. Compétence pénale en cas d'abordage

2. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit qu'il est intéressant de noter que deux Etats seulement, la Chine et la Turquie (A/CN.4/97/Add.1), se sont prononcés en faveur du principe consacré par l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire du « Lotus ».

3. Les autres suggestions présentées par des gouvernements se rapportent uniquement à des questions de rédaction, sauf la proposition de l'Union Sud-Africaine qui porte sur le fond de l'article et que la Commission devra examiner. L'article n'envisage pas le cas où un Etat se déclarerait incompétent pour juger ses propres nationaux si leur responsabilité pénale ou disciplinaire se trouvait engagée dans une affaire d'abordage en haute mer. Il existe une certaine anglogie entre ce cas et celui d'un Etat qui renonce à l'immunité diplomatique dont jouissent ses nationaux, ce qui revient à donner compétence à l'autre Etat.

4. M. KRYLOV estime que le texte est tout à fait satisfaisant; la proposition de l'Union Sud-Africaine doit être rejetée.

5. M. PAL fait observer qu'en tout cas, la rédaction de l'article doit être modifiée. Dans le premier membre de phrase du paragraphe 1, il est question « d'abordage ou de tout autre événement de navigation », alors que quelques lignes plus loin il est seulement fait mention de l'abordage.

6. Vers la fin du même paragraphe, on trouve l'expression « portait le pavillon ». Etant donné que dans l'article 12 — Traite des esclaves — on a utilisé l'expression « autorisés à arborer son pavillon », il y a lieu de préciser si le critère déterminant pour l'attribution de la compétence à l'Etat du pavillon est l'autorisation d'arborer un pavillon ou le fait même de battre un pavillon.

7. Dans l'ensemble, l'amendement des Pays-Bas améliore le texte.

8. M. SANDSTRÖM signale que l'amendement proposé par l'Union Sud-Africaine pose la délicate question de savoir si un Etat est en droit de renoncer à sa compétence au détriment de ses propres ressortissants; c'est là, évidemment, une question qui relève de la jurisprudence.

9. Le PRÉSIDENT déclare que le Sous-Comité examinera les points que M. Pal vient d'indiquer. D'une

manière générale, la Commission est opposée à la proposition de l'Union Sud-Africaine.

Sous réserve de modifications de rédaction, l'article 10 est adopté.

Article 11. Devoir d'assistance

10. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que les amendements qui ont été proposés ne se rapportent qu'à des modifications de rédaction.

11. Il tient à signaler que, dans la conclusion énoncée au paragraphe 102 du document A/CN.4/97/Add.1, quelques mots ont été omis. Entre la première et la deuxième phrase du texte proposé, il faut ajouter la dernière phrase de l'article 11 actuel, qui commence par les mots « Après un abordage... ». Sa proposition s'inspire de la proposition du Gouvernement yougoslave.

12. Sir Gerald FITZMAURICE fait observer que, dans la proposition yougoslave, il est question de « l'autre navire » tandis que le Rapporteur spécial a employé l'expression « autres navires » qui est extrêmement vague.

La Commission décide de renvoyer au Sous-Comité le texte proposé par le Rapporteur spécial au paragraphe 102 du document A/CN.4/97/Add.1.

Article 12. Traite des esclaves

13. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que le seul amendement de fond qui ait été proposé est celui du Gouvernement d'Israël, demandant que l'expression « navire de guerre » soit remplacée par l'expression « navire d'Etat ». Il rappelle qu'à sa dernière session, le Conseil économique et social a décidé de convoquer une conférence en vue de l'adoption d'une convention supplémentaire relative à l'abolition de l'esclavage, de la traite des esclaves et des institutions et pratiques analogues à l'esclavage. Les parties pertinentes du texte qui sera soumis à cette conférence semblent conformes aux principes énoncés dans les articles concernant l'esclavage que la Commission a rédigés.

14. M. PAL suggère de préciser l'expression « à cette fin » qui paraît incompatible avec la première partie de la phrase.

15. Sir Gerald FITZMAURICE estime que dans la deuxième partie de la phrase le mot important est « empêcher » (*prevent*). Si, dans l'esprit de M. Pal, un Etat est en toutes circonstances tenu d'empêcher l'usurpation de son pavillon, c'est évidemment là une tout autre question. L'objet de l'article est de garantir que l'Etat du pavillon a l'obligation de faire le nécessaire pour éviter pareille éventualité.

16. M. SPIROPOULOS, tout en reconnaissant la valeur de l'explication fournie par Sir Gerald Fitzmaurice, se demande si la deuxième partie de la phrase s'impose vraiment, étant donné qu'elle est logiquement comprise dans la première.

17. Sir Gerald FITZMAURICE n'est pas de cet avis: la première partie se réfère au fait d'empêcher et de punir le transport des esclaves sur les navires autorisés

à arborer le pavillon d'un Etat, tandis que la deuxième partie de la phrase traite du transport des esclaves sur des navires qui pourraient usurper le pavillon de l'Etat en question.

18. M. PAL voit maintenant de quoi il s'agit. L'usurpation du pavillon d'un Etat par un navire a généralement des conséquences de caractère international. L'article a pour objet d'attribuer la compétence à l'Etat dont le pavillon est abusivement arboré, pour lui permettre de prendre des mesures préventives; cette compétence ne sera attribuée qu'en cas d'abus et à cette fin spéciale.

L'article 12 est adopté sous réserve des modifications de rédaction dont le débat a montré l'opportunité

Article 13. Piraterie

19. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que le Gouvernement des Pays-Bas a proposé de supprimer les mots « en haute mer ». Il accepte cet amendement.

20. M. KRYLOV l'accepte également.

21. M. PAL voudrait savoir si, dans le cas où cette proposition serait adoptée, l'Etat dans les eaux territoriales duquel serait commis un acte de piraterie permettrait aux navires d'un autre Etat d'intervenir.

22. Le PRÉSIDENT fait observer que l'une des conditions essentielles pour qu'il y ait piraterie est que l'acte de piraterie soit commis hors de la zone de juridiction d'un Etat. Un navire capturé dans ces conditions relèvera de la juridiction de l'Etat auquel appartient le navire qui effectue la capture.

23. Sir Gerald FITZMAURICE constate que l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 14 vise les actes de piraterie commis sur des îles désertes, ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Si l'interprétation qu'il vient de donner est la bonne, la proposition des Pays-Bas est logique.

24. M. AMADO dit que la coopération internationale ne peut être assurée qu'en haute mer, de sorte qu'en un sens l'expression « en haute mer », si elle rend l'article plus précis, constitue cependant une répétition.

25. M. SANDSTRÖM insiste sur le fait que les Etats sont, sans aucun doute, dans l'obligation de réprimer la piraterie partout où elle s'exerce.

26. M. SPIROPOULOS suggère d'ajouter les mots: « ou dans tout autre endroit ne relevant pas de la juridiction d'un autre Etat », qui se trouvent dans la première phrase de l'article 18.

27. M. PAL a fait observer que, telle qu'elle figure dans l'article 13, l'expression « en haute mer » pourrait se rattacher non au lieu où la piraterie est commise, mais à celui où doivent être prises les mesures de coopération. A son avis, il faut conserver l'expression « en haute mer » mais en précisant qu'elle s'applique à tous les cas de piraterie. Or, la proposition de M. Spiropoulos répond à cette nécessité.

L'article 13, tel qu'il a été amendé par M. Spiropoulos, est adopté.

Article 14

28. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, signale que le Gouvernement néerlandais a proposé de préciser que l'article ne vise ni les navires de guerre, ni les navires d'Etat affectés à un service public non commercial.

29. M. KRYLOV déclare que sa position reste celle qu'il a adoptée au moment où l'article a été examiné à la septième session¹.

30. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, expose que, depuis la précédente session, la question de l'interprétation de l'alinéa *b*) du paragraphe 1 s'est posée à propos de la question de l'esclavage. Il s'agit de savoir si les actes dont il est question à l'article 14, commis sur un territoire ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, doivent être considérés comme des actes de piraterie. Pour M. Liang, cet alinéa *b*) implique qu'il existe un lien très net entre l'acte de piraterie et la haute mer, mais il serait peut-être bon de préciser d'avantage l'expression « territoire ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ».

31. Sir Gerald FITZMAURICE estime que ce point a été précisé au paragraphe 1, du fait qu'il y est question « d'un navire privé ou d'un aéronef privé ».

32. M. SPIROPOULOS est aussi de cet avis, mais il évoque le cas où l'équipage d'un navire débarquerait sur une terre ne relevant de la juridiction d'aucun Etat (« no man's land ») et commettrait un acte de piraterie à 100 milles de la côte. Un texte comme celui de l'article 14 ne saurait prévoir toutes les éventualités.

33. Il fait ressortir que le texte ne donne qu'une définition minimum de la piraterie. Les Etats ont le droit de punir des actes de piraterie autres que ceux qui sont mentionnés; cela apparaît de façon évidente si l'on compare le texte de l'article à la législation des divers Etats en la matière.

34. M. AMADO, tout en reconnaissant la valeur de l'argument de M. Liang, suggère de laisser au Sous-Comité le soin de traiter la question du territoire ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

35. M. SPIROPOULOS est également de cet avis; il ajoute qu'il faudrait préciser dans le commentaire relatif à l'article que le territoire en question peut être un endroit tel qu'une île déserte ou un banc et non pas quelque point reculé de l'arrière pays.

36. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, dit que, dans le cas qu'il a cité, l'interprétation qu'il donne de l'article 14, à savoir qu'on entend par piraterie des actes commis en haute mer ou en partant de navires situés en haute mer, se fonde partiellement sur la première partie du paragraphe 1 auquel Sir Gerald Fitzmaurice a fait allusion. Néanmoins, l'expression « ou d'un aéronef privé » pourrait donner lieu à une interprétation différente si l'on ne précisait pas le sens de l'article.

37. M. ZOUREK expose son attitude quant aux réserves qu'il a faites au cours des débats consacrés à la défini-

¹ A/CN.4/SR.330, paragraphe 36.

tion de la piraterie lors de la septième session². Il est notamment d'avis que les actes de violence et de déprédation visés à l'article 14 constituent des actes de piraterie, même dans les cas où ils sont commis: *a*) à des fins politiques; *b*) par des navires de guerre ou des aéronefs militaires; *c*) par des aéronefs ou des hydravions contre des aéronefs ou des hydravions étrangers, à moins qu'il ne s'agisse dans les trois cas mentionnés d'actes d'agression; *d*) en partant de la haute mer contre des navires, personnes ou biens se trouvant dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures, ou contre la terre ferme.

38. L'argument développé par M. Liang est lié aux observations formulées par l'Union Sud-Africaine. La question des aéronefs en matière de piraterie est en soi une question intéressante que l'on peut considérer sous divers angles; on peut se demander par exemple si les actes de violence commis par un aéronef qui est parti d'une île déserte ou de quelque autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat peuvent être considérés comme des actes de piraterie. Il existe entre la situation des navires et celle des aéronefs une grande analogie, et, dans les actes qui viennent d'être évoqués, l'intention et la violence sont des éléments communs aux uns et aux autres.

39. M. SPIROPOULOS estime que la Commission devrait se borner à examiner les actes de piraterie commis par des navires. Il se demande si l'on a connaissance d'actes de piraterie commis par des aéronefs. Ce serait une erreur que de compliquer encore une question déjà controversée. A ce sujet, il y aurait lieu d'examiner à nouveau le point 5 du premier alinéa du commentaire relatif à l'article 14 (A/2934).

40. M. PAL propose d'ajouter le mot « notamment » après le mot « piraterie » dans la première phrase et de supprimer les mots « ou d'un aéronef privé » au paragraphe 1.

41. Il signale aussi qu'à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 le sens des mots « celui où » n'est pas très clair. Le texte ne vise pas à exclure le navire « où » l'acte de piraterie est perpétré mais celui « en partant duquel » il l'est. Un acte de piraterie « contre » un navire sera normalement perpétré à bord de ce dernier. Il faut préciser que cette phrase ne vise pas le navire pirate en partant duquel l'acte de piraterie peut être commis « contre » un autre navire ou « à bord » d'un autre navire.

42. Sir Gerald FITZMAURICE fait valoir qu'il est nécessaire de définir la piraterie avec précision, parce que ce crime donne aux navires de guerre de tous les Etats le droit de visite et de saisie.

43. Il est exact, comme l'a dit M. Spiropoulos, que la définition de la piraterie varie selon les pays. Néanmoins, pour les actes de piraterie commis en dehors des eaux territoriales d'un Etat, les pouvoirs des navires de cet Etat sont limités par la définition de la piraterie que donne le droit international.

44. En ce qui concerne la deuxième proposition de M. Pal, il serait regrettable de supprimer les mots « aéronef privé », parce que la Commission ne doit pas négliger

un aspect de la piraterie, à la fois nouveau et possible. Les aéronefs peuvent se rendre maîtres de navires en temps de guerre. Ils sont également employés par les services de surveillance pour la protection des pêcheries dans les eaux territoriales. Il n'est pas difficile d'imaginer un acte de piraterie commis par un aéronef, et notamment par un hydravion.

45. M. PAL reconnaît la force de l'argument de Sir Gerald Fitzmaurice, selon lequel il est nécessaire de donner une définition précise du mot « piraterie ».

46. M. SPIROPOULOS fait remarquer, en ce qui concerne les aéronefs privés, qu'il a simplement évoqué un cas et qu'il n'a pas présenté de proposition formelle. Il souhaite seulement éviter des complications inutiles. Tout en acceptant l'argument de Sir Gerald Fitzmaurice, il persiste à croire que le point 5 du premier alinéa du commentaire doit être revu.

47. Répondant à une question de M. KRYLOV, M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que la suppression des mots « aéronef privé » faciliterait évidemment la tâche du Sous-Comité. Toutefois, l'argumentation de Sir Gerald Fitzmaurice est convaincante et le projet serait plus complet s'il mentionnait les aéronefs privés.

48. M. AMADO suggère que pour la révision du texte de l'alinéa *b*), paragraphe 1, l'on se fonde sur le point 4 du premier alinéa du commentaire.

49. M. KRYLOV et M. ZOUREK déclarent expressément qu'ils désapprouvent l'article tel qu'il est rédigé.

L'article 14 est adopté sous réserve des modifications de rédaction dont le débat a montré l'opportunité.

Article 15

50. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que le Gouvernement des Pays-Bas a présenté pour cet article la même proposition que pour l'article 14, à savoir que les navires d'Etat affectés à un service public non commercial soient assimilés aux bâtiments de guerre. Les autres propositions sont simplement d'ordre rédactionnel.

51. M. KRYLOV estime que le texte doit être maintenu et que la proposition des Pays-Bas doit être rejetée, parce qu'elle ne tient pas du tout compte de la réalité des faits.

52. Sir Gerald FITZMAURICE partage la répugnance de M. Krylov à modifier un texte déjà adopté, mais il croit que la Commission est tenue d'examiner avec attention une proposition de fond présentée par un gouvernement.

53. La Commission a estimé que la piraterie est essentiellement un acte commis par l'équipage d'un navire ou par des personnes agissant de leur propre autorité, ce qui exclut les bâtiments de guerre. Toutefois, il y a maintenant une nouvelle catégorie de navires qui ne sont pas des navires de guerre, mais dont les actes sont néanmoins commandés par l'Etat. La proposition des Pays-Bas n'est donc pas sans fondement. Le cas prévu à l'article 15 est, il faut le reconnaître, exceptionnel. Toutefois, s'il est possible qu'un navire de guerre com-

² A/CN.4/SR.321, paragraphe 4.

mette des actes de piraterie, n'est-il pas beaucoup plus probable que d'autres catégories de navires d'Etat le fassent? Il faudrait que le Sous-Comité examinât la question.

54. M. PAL appuie la dernière suggestion de Sir Gerald Fitzmaurice; dans une question de cet ordre, la précision s'impose.

55. Pour ce qui est de la rédaction, il signale que le paragraphe 1 de l'article 14 vise les actes commis « par l'équipage ou les passagers d'un navire privé », alors que l'article 15 mentionne simplement les actes perpétrés par le navire lui-même. Il conviendrait de préciser que, pour la Commission, il s'agit d'actes commis par des personnes.

L'article 15 est adopté sous réserve des modifications de rédaction dont le débat a montré l'opportunité.

Article 16

56. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que les observations des gouvernements sont uniquement d'ordre rédactionnel.

57. M. SANDSTRÖM constate que le Rapporteur spécial paraît juger acceptable l'amendement proposé par le Gouvernement belge, qui aurait pour effet de supprimer la limitation de la période pendant laquelle un navire ou un aéronef sera considéré comme pirate.

58. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, propose de renvoyer cette question au Sous-Comité.

59. M. SANDSTRÖM n'y voit pas d'objection.

Il est décidé de renvoyer au Sous-Comité l'article 16 et la question soulevée par M. Sandström.

Article 17

L'article 17 est adopté sans observation.

Article 18

60. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, ne croit pas qu'il soit nécessaire d'ajouter une disposition relative au sort réservé au navire pirate après la saisie, comme le propose le Gouvernement du Royaume-Uni. La Commission ne doit pas aller trop loin dans le détail et peut laisser aux législateurs nationaux le soin de régler la question.

61. Sir Gerald FITZMAURICE, sans s'opposer à l'avis du Rapporteur spécial, fait observer que le Gouvernement du Royaume-Uni tient à préciser que le mot « biens », dans la deuxième phrase, comprend le navire lui-même; en effet, à lire le texte actuel, on pourrait croire à tort que l'Etat qui saisit un navire pirate ne peut prendre de mesures qu'en ce qui concerne les biens se trouvant à bord de ce navire,

62. M. SANDSTRÖM est d'avis que le Gouvernement du Royaume-Uni peut à bon droit juger nécessaire une clause relative à la manière dont il sera disposé du navire pirate après la saisie, notamment du fait que la confiscation n'est pas toujours justifiée — par exemple, lorsque l'équipage s'est mutiné.

63. M. SCELLE partage l'opinion de Sir Gerald Fitzmaurice.

64. M. PAL trouve que le texte est obscur; il faudrait le revoir pour préciser que l'Etat qui saisit soit un navire pirate soit un navire capturé à la suite d'actes de piraterie peut, dans l'un et l'autre cas, prendre des mesures en ce qui concerne leur sort.

65. M. PADILLA NERVO pense qu'il serait possible de donner satisfaction à Sir Gerald Fitzmaurice en ajoutant les mots « les navires, les aéronefs ou » après les mots « les mesures à prendre en ce qui concerne » dans la deuxième phrase.

L'amendement de M. Padilla Nervo est adopté.

L'article 18, ainsi amendé, est adopté.

Article 19

66. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, expose que les observations des gouvernements portent uniquement sur des questions de rédaction: il reconnaît qu'il conviendrait de modifier la rédaction de l'article pour la mettre en harmonie avec celle du paragraphe 3 de l'article 21.

L'article 19 est adopté sous réserve de cet amendement.

Article 20

67. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, signale que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine a demandé s'il ne faudrait pas stipuler qu'un navire qui a repoussé l'attaque d'un navire pirate peut saisir ce dernier en attendant l'arrivée d'un navire de guerre. Comme il l'a dit au paragraphe 140 de l'addendum à son rapport (A/CN.4/97/Add.1), il n'est pas nécessaire d'insérer une stipulation expresse à cet égard parce qu'une pareille saisie provisoire ne serait que l'exercice du droit de légitime défense.

68. M. SCELLE partage l'avis du Rapporteur spécial. D'ailleurs, dans sa rédaction actuelle, le texte va plus loin que les règles de droit interne relatives à la légitime défense, puisqu'il permet au navire qui a repoussé l'attaque d'un pirate d'exercer provisoirement les pouvoirs de police d'un navire de guerre, ce qui est entièrement conforme à sa théorie selon laquelle, en l'absence des autorités publiques, les fonctions de celles-ci doivent être exercées par toute personne qui peut le faire.

69. Le PRÉSIDENT se demande si, en raison des termes restrictifs de l'article 20, il ne faudrait pas préciser dans le commentaire que les navires privés ne sont autorisés à effectuer des saisies qu'à titre provisoire et en cas de légitime défense.

70. Sir Gerald FITZMAURICE convient que la Commission pourrait mentionner la question dans le commentaire et maintenir l'article lui-même sans changement.

Il est décidé d'insérer dans le commentaire une phrase conforme au texte du paragraphe 140 de l'addendum au rapport du Rapporteur spécial (A/CN.4/97/Add.1).

L'article 20 est adopté sans changement.

Article 21. Droit de visite

71. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, fait observer que la proposition de l'Union Sud-Africaine, qui vise à étendre l'application de l'alinéa b) du paragraphe 1 à la haute mer en général, au lieu de la limiter aux zones maritimes considérées comme suspectes en ce qui concerne la traite des esclaves, a été rejetée par la Commission après un long débat parce que cette extension prêterait à des abus et pourrait servir de prétexte aux visites dans des parties de la mer où la traite n'existe pas³. Il propose que la Commission s'en tienne à la décision qu'elle a prise à la session précédente.

Il en est ainsi décidé.

L'amendement des Pays-Bas visant à remplacer dans le paragraphe 1 les mots « en mer » par « en haute mer » est adopté.

72. Sir Gerald FITZMAURICE précise que le Royaume-Uni propose de remplacer les mots « du dommage » par les mots « de tout dommage » au paragraphe 3, parce qu'il se peut qu'il n'y ait, en fait, aucun dommage.

73. M. PAL croit que l'amendement du Royaume-Uni manquerait son but si le mot « subi » n'était pas supprimé.

74. Sir Gerald FITZMAURICE pense que l'objection n'est pas très convaincante, mais, si M. Pal le préfère, on peut dire: « de tout dommage qui aura été subi ».

La rédaction de Sir Gerald Fitzmaurice est adoptée.

75. M. AMADO demande si le mot anglais « loss » correspond exactement au mot français « dommage » qui, aurait-il cru, a un sens plus large.

76. M. PADILLA NERVO estime qu'il faudrait compléter le texte en mentionnant à la fois le dommage et la perte.

77. Sir Gerald FITZMAURICE convient qu'il serait souhaitable de viser l'un et l'autre au paragraphe 3, étant donné notamment qu'un acte de piraterie ne cause pas forcément un dommage, mais peut entraîner une perte si le navire subit un retard.

Il est décidé d'ajouter les mots « et perte » après le mot « dommage » au paragraphe 3.

L'article 21, ainsi amendé, est adopté.

Article 22. Droit de poursuite

78. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique qu'un certain nombre d'observations ont été formulées quant au fond de l'article 22, et que la Commission devrait les examiner successivement. En premier lieu, il y a la question soulevée par le Gouvernement du Brésil, d'après lequel il suffit, pour que le droit de poursuite puisse être exercé, que l'Etat riverain ait de bonnes raisons de penser qu'une infraction à ses lois ou règlements a été commise ou est sur le point d'être commise. Peut-être n'est-il pas absolument nécessaire de le stipuler expressément mais il est disposé à rédiger le début de l'article comme suit:

³ A/CN.4/SR.288, paragraphes 12 à 54; A/CN.4/SR.289, paragraphes 2 à 42 et 54 à 66.

« La poursuite d'un navire étranger, au cas où l'Etat riverain a de bonnes raisons de penser qu'une infraction à ses lois ou règlements a été commise ».

79. M. PADILLA NERVO approuve l'observation du Gouvernement brésilien et appuie l'amendement proposé par le Rapporteur spécial.

80. Sir Gerald FITZMAURICE se demande si l'on ne pourrait pas donner satisfaction au Gouvernement brésilien en supprimant, au paragraphe 1, les mots « pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain ». La poursuite n'est légitime que dans le cas où le navire étranger ne s'est pas conformé à l'ordre de stopper que lui a donné un bâtiment d'inspection. En l'absence de cet ordre, le navire étranger ne peut savoir qu'il est poursuivi. Il est à présumer qu'un tel ordre ne sera donné que si le navire étranger a été vu commettant une infraction ou s'il y a des indices sérieux qu'il en a déjà commis une.

81. Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de membre de la Commission, dit qu'en supprimant, comme le propose Sir Gerald Fitzmaurice, le membre de phrase qui énonce les conditions d'exercice du droit de poursuite, l'on accorderait à l'Etat riverain des pouvoirs beaucoup trop étendus.

82. M. SCELLE soutient que la poursuite ne peut être entamée que si une loi de l'Etat riverain a été violée. De toute évidence, le but de l'amendement proposé par Sir Gerald Fitzmaurice est de limiter la portée de l'article aux questions de procédure sans préciser les cas où la poursuite est autorisée.

83. M. SANDSTRÖM est convaincu qu'il importe de conserver le membre de phrase dont Sir Gerald Fitzmaurice a proposé la suppression.

84. M. PAL pense qu'il ne convient pas de grouper dans le même article les conditions d'exercice du droit de poursuite et les détails techniques sur la manière dont il doit être exercé.

85. M. PADILLA NERVO, qui est du même avis que M. Pal, fait observer que ce dernier aurait satisfaction si la Commission adoptait l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice. Dans ce cas, la Commission pourrait ne pas prendre en considération la question soulevée par le Gouvernement brésilien.

86. M. SCELLE estime que l'article ne doit pas aller au-delà des modalités d'exercice du droit de poursuite. Il ne faudrait pas essayer de rédiger un article séparé énumérant les différents cas dans lesquels la poursuite est permise, parce que la liste ne pourrait pas être complète et qu'elle serait nécessairement insuffisante.

87. M. ZOUREK dit que la Commission jugera certainement difficile d'accepter l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice parce qu'il donnerait à l'Etat riverain un droit de poursuite trop étendu.

88. M. AMADO n'est pas opposé à l'amendement; les mots en question ne sont que des fioritures et, qu'ils soient maintenus ou supprimés, la pratique des Etats exerçant le droit de poursuite n'en sera pas changée.

89. M. SCELLE souligne que si le membre de phrase est maintenu, il en résultera que l'Etat riverain ne pourra poursuivre et arrêter un navire étranger que s'il est en mesure de prouver qu'il y a eu infraction à ses lois; à son avis, il ne doit pas en être ainsi parce que l'Etat riverain a le droit de poursuivre un navire étranger pour d'autres raisons, par exemple pour défendre un intérêt international. Si la poursuite n'est pas justifiée, l'Etat dont le navire poursuivi bat pavillon peut demander des dommages et intérêts. M. Scelle réitère donc son appui à l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice.

90. Sir Gerald FITZMAURICE prie M. Scelle de l'excuser, mais il lui faut retirer son amendement parce que maintenant il semble avoir une portée plus étendue qu'il ne le pensait lorsqu'il l'a présenté. Il donnera donc son appui à l'amendement présenté par le Rapporteur spécial.

91. M. SPIROPOULOS estime qu'il faut maintenir les mots en question et qu'il est impossible de tenir compte des autres considérations dont a parlé M. Scelle: la poursuite ne se justifie que si un navire étranger a contrevenu aux lois de l'Etat riverain.

92. La question soulevée par le Gouvernement brésilien est délicate et M. Spiropoulos se demande s'il ne serait pas préférable de laisser le texte tel qu'il est.

La suite du débat consacré à l'article 22 est renvoyée à la prochaine séance.

La séance est levée à 13 h. 10.

344^e SÉANCE

Vendredi 11 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>) . . .	54
Article 22. Droit de poursuite (<i>suite</i>)	54

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*)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à reprendre l'examen de l'article 22 (A/2934).

Article 22. Droit de poursuite (suite)

2. M. PAL demeure convaincu qu'il faut traiter séparément la condition à laquelle sont subordonnés l'exercice du droit de poursuite et la poursuite elle-même; il propose de remplacer la première phrase du paragraphe 1 par le texte suivant :

« 1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si l'Etat riverain a de bonnes raisons de penser qu'une infraction à ses lois et règlements a été commise. Cette poursuite peut commencer lorsque le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de l'Etat poursuivant et elle peut être continuée au-delà de la mer territoriale à condition qu'elle n'ait pas été interrompue. »

Ce texte n'implique aucune modification de fond, et la proposition du Gouvernement brésilien y est incorporée (A/CN.4/97/Add.1).

3. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, ne voit aucune objection au texte de M. Pal.

4. Sir Gerald FITZMAURICE considère que la proposition de M. Pal est acceptable.

La proposition de M. Pal est adoptée.

5. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, passant à l'observation du Gouvernement indien sur l'article 22, déclare ne pas la comprendre. Comme il le signale au paragraphe 152 de l'addendum à son rapport (A/CN.4/97/Add.1), le droit de poursuite dans la zone contiguë est déjà prévu dans la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 22.

6. A ce propos, il rappelle l'argument présenté par Sir Gerald Fitzmaurice à la session précédente, selon lequel, en raison de la différence essentielle qui existe entre la mer territoriale et la zone contiguë, les navires étrangers sont tenus de se conformer à l'ordre de stopper s'il leur est donné alors qu'ils se trouvent dans la mer territoriale, mais n'y sont pas tenus s'ils se trouvent dans la zone contiguë¹. Ce point de vue a été défendu également par le Gouvernement du Royaume-Uni dans ses observations, mais M. François le juge inacceptable et propose en conséquence à la Commission de conserver la dernière phrase du paragraphe 1 telle qu'elle a été adoptée à la session précédente.

7. Sir Gerald FITZMAURICE tient d'emblée à préciser qu'à la session précédente il a exposé des vues personnelles fondées sur certaines considérations d'ordre technique. Les membres de la Commission auront peut-être intérêt à consulter certains passages d'un article qu'il a fait paraître dans le *British Year Book of International Law* de 1954², et où il a analysé les effets, en droit maritime, de l'arrêt rendu dans l'affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège)³.

¹ A/CN.4/SR.291, paragraphes 41 et 48.

² Pages 371 à 429 [The Law and Procedure of the International Court of Justice, 1951-54: Points of Substantive Law—I. Maritime Law (Territorial Waters. Internal Waters. The Norwegian Fisheries Case)].

³ C.I.J., Recueil 1951, p. 116.