

Document:-
A/CN.4/SR.344

Compte rendu analytique de la 344e 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>)*

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.

8. Ni lui-même ni le Gouvernement du Royaume-Uni n'ont été convaincus par la décision de la Commission, et ils restent nettement d'avis qu'en codifiant le droit de la mer il faut maintenir une distinction rigoureuse entre la mer territoriale et la zone contiguë.

9. Stipuler que les pouvoirs de l'Etat riverain dans la zone contiguë doivent se limiter à l'exercice de certains droits spéciaux ne suffit pas à faire clairement ressortir la différence fondamentale de statut entre les deux zones. On admet généralement que la zone contiguë fait partie de la haute mer et que l'Etat riverain n'y possède pas la souveraineté et la juridiction exclusive qu'il possède dans la mer territoriale. Dans cette dernière, les navires et les ressortissants étrangers sont soumis au pouvoir immédiat et direct de l'Etat riverain et sont tenus de se conformer à tout ordre ou demande légitime émanant des autorités de cet Etat. S'ils s'y refusent, ils font acte de rébellion contre ces autorités. Tel est l'argument essentiel qui milite en faveur de la reconnaissance du droit de poursuite.

10. Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë, la situation est radicalement différente parce que cette zone n'est pas placée sous la juridiction de l'Etat riverain et que le navire n'est pas tenu de se conformer à un ordre de stopper. Tout se ramène à ceci que, si l'Etat riverain peut faire en sorte que son ordre soit suivi d'exécution, il en a le droit.

11. Il y a une autre différence : un navire étranger ne peut commettre une infraction aux lois ou règlements d'un Etat riverain que lorsqu'il se trouve dans la mer territoriale de cet Etat et c'est là, selon le texte de M. Pal, la condition préalable à l'exercice du droit de poursuite. En revanche, dans la zone contiguë, où les lois de l'Etat riverain ne s'appliquent pas, le navire ne peut que se préparer à commettre une infraction à la première occasion, par exemple à violer les règlements douaniers, fiscaux ou sanitaires.

12. Pour toutes ces raisons, Sir Gerald considère que, tout en reconnaissant le droit d'engager la poursuite dans la mer territoriale, la Commission devrait refuser de reconnaître que ce droit peut aussi s'exercer dans la zone contiguë; sinon, l'Etat riverain verrait sa compétence s'étendre considérablement, bien au delà de ce qui est nécessaire pour assurer le respect de ses lois et règlements. En conséquence, Sir Gerald propose la suppression de la dernière phrase du paragraphe 1.

13. Il propose également que, dans le texte anglais, l'article soit intitulé « Right of hot pursuit ».

Cette dernière proposition est adoptée.

14. M. SPIROPOULOS estime qu'en accordant à l'Etat riverain certains droits dans la zone contiguë, la Commission lui a reconnu le pouvoir d'édicter des règlements applicables à la haute mer, ce qui signifie que, si un navire étranger commet dans la zone contiguë une infraction aux lois de l'Etat riverain, il sera passible de sanctions. Néanmoins, M. Spiropoulos est enclin à appuyer la conclusion de Sir Gerald Fitzmaurice selon laquelle la Commission ne doit pas reconnaître le droit d'engager la poursuite dans la zone contiguë car il est d'une importance capitale de ne pas restreindre la liberté

de navigation, sauf en cas d'absolue nécessité. Or il est évident que les intérêts de l'Etat riverain dans la zone contiguë n'ont nullement besoin d'être protégés de la même façon que dans la mer territoriale elle-même.

15. M. PAL déclare qu'en dépit des arguments de Sir Gerald Fitzmaurice et de M. Spiropoulos, il reste favorable à la disposition contenue dans la dernière phrase du paragraphe 1 qui est une conséquence logique et nécessaire de l'article sur la zone contiguë adopté à la cinquième session⁴. Tout à fait inoffensive, cette disposition n'élargit pas les droits de l'Etat riverain; elle fournit simplement à celui-ci un moyen d'action en cas de violation des droits pour la protection desquels la zone contiguë a précisément été instituée. Par sa décision antérieure, la Commission a déjà conféré certains droits positifs à l'Etat riverain dans la zone contiguë; les dispositions dont il s'agit ne constituent nullement une nouvelle atteinte à la liberté de la haute mer.

16. Passant à une autre question, M. Pal estime qu'il est quelque peu illogique d'accepter, comme l'a fait le Rapporteur spécial, l'amendement yougoslave consistant à ajouter les mots : « ou une zone contiguë » après les mots « mer territoriale » aux paragraphes 1 et 2, après avoir écarté l'observation du Gouvernement indien sous prétexte que le libellé de l'article en tient déjà compte.

17. M. AMADO comprend les motifs pour lesquels la Commission a accordé à l'Etat riverain certains droits en vue de la protection de ses intérêts dans la zone contiguë et il reconnaît que l'Etat riverain doit avoir les moyens de faire respecter ces droits. Mais il s'oppose énergiquement à ce que l'on traite la zone contiguë sur le même pied que la mer territoriale, à la limite de laquelle cesse la souveraineté de l'Etat riverain. Il lui est donc toujours impossible d'admettre que la poursuite puisse commencer dans la zone contiguë mais il accepte qu'elle puisse se continuer dans cette zone à condition qu'elle ait commencé dans la mer territoriale. Les intérêts que l'Etat riverain a le souci de protéger dans la zone contiguë ne sont pas assez importants pour justifier une extension aussi considérable et dangereuse de ses droits.

18. M. Amado a été particulièrement frappé par l'argument du Gouvernement du Royaume-Uni selon lequel, dans la zone contiguë, l'Etat riverain ne peut en aucune façon frapper de sanctions les navires étrangers et ne peut que les empêcher de violer certains droits.

19. M. KRYLOV s'en tient au point de vue adopté par la Commission à sa précédente session.

20. M. PADILLA NERVO considère que la dernière phrase du paragraphe 1 devrait être retenue pour les motifs qu'a donnés le Rapporteur spécial et que la Commission a jugés valables à sa session précédente.

21. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, répond à M. Spiropoulos que la disposition qui figure dans la dernière phrase du paragraphe 1 restreindra, en effet, jusqu'à un certain point la liberté de la haute mer, mais

⁴ Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9 (A/2456), paragraphe 105.

elle est le corollaire logique d'une décision relative à la zone contiguë, décision que la Commission a délibérément prise en vue de combattre la tendance dangereuse et croissante des Etats à revendiquer une plus grande largeur de mer territoriale. Désormais, la Commission ne saurait s'arrêter à mi-chemin; elle doit accepter les conséquences de cette concession en conférant à l'Etat riverain tous les droits nécessaires pour lui permettre d'exercer un contrôle effectif dans la zone contiguë. M. François estime donc que la dernière phrase doit subsister.

22. Sir Gerald FITZMAURICE ne partage pas l'avis du Rapporteur spécial selon lequel la disposition dont il s'agit est la suite logique de l'article sur la zone contiguë, car les droits accordés à l'Etat riverain dans cette zone diffèrent, non seulement par leur étendue mais par leur nature, de ceux dont il jouit dans sa mer territoriale. Dans la zone contiguë, l'Etat riverain a uniquement le droit de prendre des mesures de précaution en vue d'empêcher la violation de certains règlements. Dans la mer territoriale, il exerce des droits souverains. La logique conduit donc dans une voie diamétralement opposée : dans la zone contiguë, les pouvoirs d'exécution sont et doivent être limités parce qu'ils constituent une dérogation à la règle générale selon laquelle l'Etat riverain n'a aucune autorité en haute mer.

23. M. SPIROPOULOS se prononce dans le même sens et appelle l'attention de la Commission sur la rédaction de l'article concernant la zone contiguë⁵, d'où il ressort que les droits qu'y exerce l'Etat riverain ne sont que des droits de contrôle dont il fait usage pour prévenir que des infractions à certains règlements édictés par lui ne soient commises dans la mer territoriale. M. Spiropoulos souligne à nouveau que les intérêts en jeu ne suffisent pas à justifier une dérogation au principe de la liberté de la haute mer.

24. M. AMADO demande si la poursuite peut se continuer une fois que le navire a pénétré dans la zone contiguë d'un Etat tiers.

25. Sir Gerald FITZMAURICE dit que la question très pertinente posée par M. Amado contribue à démontrer la logique de la thèse du Gouvernement du Royaume-Uni. La poursuite ne doit pas nécessairement cesser dans la zone contiguë d'un autre Etat car cette zone fait toujours partie de la haute mer et n'est pas soumise à la juridiction de cet Etat. C'est seulement lorsque le navire atteint des eaux effectivement soumises à la souveraineté d'un autre Etat que la poursuite doit cesser. Inversement, pourquoi donc devrait-on permettre que la poursuite commence dans la zone contiguë de l'Etat riverain, du moment que cette zone n'est pas soumise à la souveraineté de cet Etat ?

26. M. AMADO considère que l'argument selon lequel la Commission a adopté l'article sur la zone contiguë en vue de faire obstacle à de nouvelles revendications visant à élargir la mer territoriale repose sur certaines confusions. Ces revendications ont leur source dans le souci qu'ont certains Etats de conserver les ressources

biologiques de la mer plutôt que dans celui de faire respecter leurs règlements douaniers, fiscaux ou sanitaires ou leur législation en matière d'immigration.

27. Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de membre de la Commission, déclare que l'on ne pourra régler la question qu'à la lumière de la décision définitive que prendra la Commission sur l'article relatif à la zone contiguë et qu'il faut mettre les deux textes en harmonie.

28. Les membres de la Commission doivent se rappeler que les avis de la doctrine et les législations concernant les droits à exercer dans la zone contiguë ne sont pas unanimes. Certains auteurs, comme Gidel, pensent que les pouvoirs de l'Etat riverain en matière pénale et dans d'autres domaines doivent être étendus à la zone contiguë, et ils seraient probablement d'avis que la Commission n'est pas allée assez loin dans le texte qu'elle a adopté à sa cinquième session. A leurs yeux, l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice serait inacceptable.

29. M. PADILLA NERVO partage l'avis du Président.

30. M. SALAMANCA se prononce aussi dans ce sens et fait observer que l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice pourrait être en contradiction avec l'article sur la zone contiguë.

31. M. SCALLE confirme ce que le Président a dit de la thèse de Gidel. En France, cette doctrine, également soutenue par La Pradelle, et selon laquelle il faudrait remplacer le concept classique de souveraineté sur la mer territoriale par celui de droits spéciaux pour la protection d'intérêts particuliers tels que ceux de la défense nationale, de la santé publique, des douanes, etc., gagne du terrain depuis longtemps.

32. Il ne pourra, quant à lui, se rallier au point de vue soutenu par le Gouvernement du Royaume-Uni et il reste acquis au texte du paragraphe 1, tel qu'il a été adopté à la session précédente. Il reconnaît toutefois que, par souci de concordance, il conviendrait d'examiner ce texte en le rapprochant de l'article sur la zone contiguë.

33. M. SANDSTRÖM déclare que le paragraphe 1 est la conséquence nécessaire de l'article sur la zone contiguë. La Commission serait fondée à conserver à la fois cet article et le paragraphe 1 de l'article 22.

34. Le PRÉSIDENT propose de renvoyer la décision sur le paragraphe 1 jusqu'au moment où la Commission aura examiné l'article sur la zone contiguë.

Il en est ainsi décidé.

35. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, déclare que les Gouvernements de la Norvège, de l'Islande et du Royaume-Uni ont soulevé l'importante question de l'exercice du droit de poursuite par aéronef et que de son côté Sir Gerald Fitzmaurice a proposé d'ajouter au paragraphe 3 une phrase ainsi rédigée : « Le navire poursuivant doit relever la position du navire poursuivi au moment où la poursuite commence et doit, dans toute la mesure du possible, signaler cette position par des moyens matériels, par exemple en larguant une bouée ». Sir Gerald Fitzmaurice a également proposé d'ajouter à l'article trois nouveaux paragraphes libellés comme suit :

⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9 (A/2456), page 19.

« 5. Sous réserve des règles énoncées ci-après, la poursuite peut être légitimement effectuée par aéronef. Les dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite.

6. Etant donné qu'il est essentiel aux fins de l'exercice régulier du droit de poursuite que le navire poursuivi ait été requis de stopper, alors qu'il se trouvait encore dans la mer territoriale, un aéronef agissant isolément doit être en mesure d'émettre un signal visible et intelligible à cet effet et il doit le faire alors que le navire poursuivi se trouve encore dans la mer territoriale.

7. Etant donné que, pour être légitime, la poursuite doit suivre immédiatement l'ordre de stopper et doit être ininterrompue, l'aéronef qui donne cet ordre doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce que l'un des navires de l'Etat riverain, alerté par l'aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction alors qu'il se trouvait dans la mer territoriale, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même. »

36. Le Rapporteur spécial regrette de ne pas pouvoir, quant à lui, accepter ces nouveaux paragraphes.

37. Sir Gerald FITZMAURICE, tout en précisant que ni lui-même ni le Gouvernement du Royaume-Uni ne recommandent d'étendre aux aéronefs le droit de poursuite, fait valoir qu'il faut reconnaître que les Etats emploient des aéronefs pour protéger leurs droits dans la mer territoriale et qu'il est arrivé que des aéronefs participent à l'exercice du droit de poursuite. Comme il est peu probable que les Etats renoncent à ce moyen commode de protection de leurs intérêts, un tel emploi deviendra sans doute de plus en plus fréquent. Tel étant le cas, la Commission devrait reconnaître ce droit et s'efforcer de le réglementer.

38. Les propositions de Sir Gerald visent à proscrire l'emploi des aéronefs dans certaines circonstances, qui se sont déjà produites, où cet emploi serait illégitime. Il songe particulièrement au cas suivant : un aéronef de l'Etat riverain repère un bateau étranger en train de pêcher dans la mer territoriale; sans prendre aucun contact avec le bateau, l'aéronef rend compte aux autorités riveraines, qui donnent alors à un navire de l'Etat l'ordre de procéder à l'arraisonnement du délinquant; entre-temps, cependant, le bateau étranger a pris le large et ne recevra l'ordre de stopper donné par le navire poursuivant qu'en haute mer, à une certaine distance au-delà de la limite de la mer territoriale. Cette pratique est illégitime parce que ni l'aéronef, qui pouvait se trouver à haute altitude, ni le navire de surface n'ont donné au bateau étranger l'ordre de stopper alors que celui-ci se trouvait en deçà de cette limite.

39. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, déclare que, même avec les restrictions qu'y apporte Sir Gerald Fitzmaurice, il n'estime pas, quant à lui, qu'il y ait des motifs suffisants d'étendre aux aéronefs le droit de poursuite. Dans le cas d'un navire de surface, l'ordre de stopper doit être donné à une distance telle que le signal soit aisément compris du navire étranger, l'emploi de signaux émis par radio n'étant pas autorisé. Si le délinquant refuse d'obtempérer et prend le large, il se pourra, en raison de la différence de vitesse entre les deux unités, que le navire étranger soit déjà sorti quelque peu de la mer territoriale avant que l'arraisonnement ne puisse avoir lieu.

40. Dans le cas d'un aéronef, la situation est tout autre. Comme Sir Gerald Fitzmaurice l'a indiqué, l'aéronef doit donner l'ordre de stopper au moyen d'un signal visible et intelligible et, pour ce faire, il doit se trouver suffisamment près du navire étranger, par exemple à une distance d'un mille au plus. Etant donné la vitesse de l'aéronef, il est évident que le délinquant peut être arrêté alors qu'il se trouve encore dans la mer territoriale, et c'est pourquoi il n'y a pas nécessité d'étendre le droit de poursuite aux aéronefs.

41. L'éventualité où le navire étranger se trouverait si près de la haute mer qu'il parviendrait à l'atteindre avant d'être rejoint par l'aéronef est si hypothétique qu'elle relève de la casuistique. Dès l'instant que l'on admet que l'aéronef doit donner un ordre de stopper facilement intelligible, la question du droit de poursuite ne se pose plus. Si l'on étendait ce droit aux aéronefs il en résulterait des abus.

42. Sir Gerald FITZMAURICE répond que le problème est loin d'être aussi simple que le Rapporteur spécial semble le croire. Les cas où des bateaux étrangers viennent pêcher immédiatement en deçà de la limite de la mer territoriale sont loin d'être exceptionnels; au contraire, soit par un effet du hasard soit, ce qui est assez naturel, à dessein, c'est précisément aux abords et juste en deçà de la limite qu'on vient, dans la plupart des cas, pêcher en mer territoriale. Par conséquent, même si l'on admet les prémisses du Rapporteur spécial, il est fort possible que le délinquant ait quitté la mer territoriale avant que l'aéronef de l'Etat riverain ne l'ait rejoint.

43. Au surplus, il n'est pas du tout facile en pratique pour un aéronef d'arrêter un bateau de surface sans devoir recourir peut-être à des mesures extrêmes et déplaisantes. Lorsqu'un aéronef est affecté à la protection de lieux de pêche, on ne lui confie pas d'ordinaire le soin d'entreprendre toute l'opération dont le processus aboutit à l'arraisonnement; sa mission consiste plutôt à repérer le bateau étranger et à en signaler la présence. C'est précisément ce mode de coopération aéro-navale qui a donné lieu à des abus et qui doit donc être réglementé. On pourrait donner satisfaction au Rapporteur spécial en modifiant comme suit la première phrase du nouveau paragraphe 5 proposé par Sir Gerald : « Sous réserve des règles énoncées ci-après, les aéronefs peuvent légitimement *participer* à la poursuite ».

44. Comme il est évident que les Etats ne renonceront pas à l'emploi des aéronefs en tant qu'auxiliaires de la poursuite, Sir Gerald ne voit pas quelle objection on pourrait formuler contre l'adoption de dispositions destinées à réglementer cette pratique.

45. M. PAL, se prononçant dans le même sens, déclare qu'étant donné l'état de choses existant, la Commission doit prendre une décision quant à l'extension du droit de poursuite aux aéronefs. La solution qui consiste à refuser de reconnaître une pratique à laquelle les Etats ont de plus en plus recours n'est guère admissible. Sous réserve d'éventuelles modifications secondaires de rédaction, les propositions de Sir Gerald Fitzmaurice sont acceptables.

46. M. SANDSTRÖM fait sien le point de vue de Sir Gerald Fitzmaurice; il a du mal à saisir l'argumentation du Rapporteur spécial qui semble quelque peu exagérée, si l'on songe à la maniabilité limitée des aéronefs. Il est indispensable d'empêcher les abus du droit de poursuite par aéronef et cette pratique doit donc être réglementée.

47. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, persiste à penser que l'aéronef devant, aux termes mêmes du projet du paragraphe 6 proposé par Sir Gerald Fitzmaurice, être tout proche du navire étranger, qui doit lui-même se trouver dans la mer territoriale, le temps qui s'écoulera entre l'ordre et l'arraisonnement sera nécessairement si court que l'aéronef n'aura pas besoin de continuer la poursuite en haute mer.

48. M. KRYLOV rappelle que la Commission a pour mission de codifier le droit maritime. La question de savoir si des aéronefs seront utilisés dans les circonstances que l'on a évoquées — et il est sûr qu'ils le seront — peut être laissée aux spécialistes de l'aviation; de toute façon, elle n'est pas du ressort de la Commission. On pourra toutefois en faire état dans le commentaire.

49. Sir Gerald FITZMAURICE reconnaît avec M. Krylov que les Etats ne manqueront pas d'employer des aéronefs pour protéger leurs droits en mer territoriale. Il est donc nécessaire de réglementer cet emploi pour éviter les abus. Il est arrivé que des navires ont été arrêtés en haute mer sans avoir jamais reçu l'ordre de stopper quand ils se trouvaient dans la mer territoriale.

50. Dans le cas envisagé par le Rapporteur spécial, que devra faire l'aéronef si le bateau étranger passe outre à l'ordre de stopper et gagne le large ?

51. La proposition que Sir Gerald a déposée assure qu'un ordre formel sera donné et que la poursuite sera ininterrompue, encore que l'exécutant ne soit pas le même de bout en bout. Il n'y a rien de nécessairement déraisonnable à permettre à l'aéronef de l'Etat riverain de faire appel à une unité de surface pour opérer l'arraisonnement, du moment que la situation est réglementée. Mais, si elle ne l'était pas, on continuerait à suivre les errements actuels: le navire étranger n'ayant pas été averti d'avoir à stopper, il n'y aurait pas poursuite par l'aéronef, et l'arraisonnement ultérieur du navire en haute mer serait illégitime.

52. M. SPIROPOULOS, sans se prononcer nettement sur une question qui demande à être encore étudiée, tient à signaler que, dans sa rédaction actuelle, l'article présume que le navire donnant l'ordre de stopper n'est autre que le navire poursuivant. En revanche, dans l'éventualité envisagée par Sir Gerald Fitzmaurice, c'est une unité aérienne qui commencerait la poursuite et une autre unité, navale celle-là, qui la continuerait.

53. M. PADILLA NERVO a deux observations à présenter. Le motif pour lequel on accorde à l'Etat riverain le droit de poursuite procède de la nécessité où se trouve cet Etat de protéger ses droits dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale. Les moyens d'exercer ce droit dépendent naturellement des progrès techniques; c'est là d'ailleurs une question secondaire.

Le droit d'exercer la poursuite est accordé à l'Etat en tant que tel et non pas au navire. Tel est le point essentiel.

54. Comme l'a souligné Sir Gerald Fitzmaurice, l'emploi d'aéronefs pour l'exercice du droit de poursuite est un fait que l'on peut d'autant moins ignorer que cette pratique se généralise, en particulier dans les petits Etats. M. Pal a raison de soutenir que la Commission ne saurait méconnaître cette situation, qui doit être réglementée.

55. M. Padilla Nervo appuie la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice tendant à ajouter à l'article les paragraphes 5 à 7. Toutefois, il propose un amendement qui lui paraît important: on pourrait améliorer le paragraphe 7 en ajoutant à la fin de la première phrase les mots « à moins que l'aéronef ne puisse lui-même saisir le navire ou l'escorter jusqu'à un port de l'Etat riverain ». Cette addition permettrait à l'aéronef non seulement de participer ou, plus exactement, de collaborer avec les navires de l'Etat à la saisie, mais de l'effectuer lui-même. Les constatations faites notamment pendant la dernière guerre montrent que, dans certains cas, un aéronef peut effectuer la saisie. Ceci est particulièrement vrai des hydravions, qui peuvent amérir le long du navire et appréhender l'équipage, ce qui équivaut pratiquement à la saisie du navire. Il est également possible que l'aéronef contraigne par ses propres moyens le navire délinquant à se rendre dans un port de l'Etat riverain.

56. M. SPIROPOULOS déclare qu'il faut bien comprendre que l'acceptation de la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice aura pour conséquence l'abandon du principe classique selon lequel une poursuite commencée dans la mer territoriale par un navire de l'Etat riverain doit être continuée en haute mer par ce même navire. La collaboration de deux moyens de poursuite — aéronef et bâtiment de surface — introduit un élément entièrement nouveau.

57. Selon M. AMADO, les Etats maritimes s'intéressent légitimement à l'état de fait actuel, c'est-à-dire à l'emploi d'aéronefs par les Etats afin de protéger leurs droits en mer territoriale. Il ne s'ensuit pas, pour autant, que le droit de poursuite doive nécessairement être étendu aux aéronefs de l'Etat riverain. Dans l'exercice de la poursuite il existe entre les deux navires en présence un lien bien établi que l'on ne retrouve plus lorsque l'Etat recourt à l'emploi d'aéronefs; cet emploi ne rentre guère dans le cadre de l'institution du droit de poursuite tel que l'entend M. Amado, qui ne pourra donc pas donner son appui à la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice.

58. M. EDMONDS pense que la Commission ne doit pas perdre de vue les principes fondamentaux. Il est admis que le droit de poursuite peut être exercé si un navire de l'Etat riverain sait ou s'il a lieu de penser que la législation de cet Etat a été ou est violée. Dans ces circonstances, le droit de poursuite peut être exercé à partir du moment où l'ordre de stopper a été donné. Compte tenu de l'emploi de plus en plus fréquent d'aéronefs dans les forces de police des Etats riverains, il n'y a pas de raison pour que l'ordre de stopper ne soit pas donné par tel ou tel navire — ou par un aéronef — la poursuite étant continuée par tel autre navire. Ce qui

compte, c'est le droit fondamental de donner l'ordre de stopper et d'entamer la poursuite, non les moyens matériels par lesquels s'exerce effectivement ce droit.

59. M. SANDSTRÖM, appuyé par M. SCALLE, ne voit pas quelle objection on peut faire à ce que la poursuite, commencée par une unité, soit continuée par une autre unité.

60. M. PADILLA NERVO, se prononçant dans le même sens, déclare que le paragraphe 1 ne prévoit pas que le navire poursuivant doit être le même que celui qui donne l'ordre de stopper. Le droit de poursuite est conféré à l'Etat et non pas à l'instrument employé pour exercer ce droit.

61. Sir Gerald FITZMAURICE rappelle qu'il n'est pas rare, en pareil cas, qu'une poursuite commencée par un navire soit continuée par un autre. On n'a jamais soutenu que cette pratique était nécessairement illégitime, à condition qu'il n'y ait pas solution de continuité dans la poursuite.

La suite de l'examen de l'article 22 est renvoyée à la séance suivante.

La séance est levée à 13 h. 10.

345^e SÉANCE

Lundi 14 mai 1956, à 15 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>) . . .	59
Article 22. Droit de poursuite (<i>suite</i>)	59
Article 23. Pollution de la haute mer	63

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 SCALLE, 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 continuer l'examen de l'article 22 à la lumière de l'addendum (A/CN.4/97/Add.1) au rapport du Rapporteur spécial.

Article 22. Droit de poursuite (suite)

2. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que la première des deux propositions néerlandaises qui figurent

aux paragraphes 153 et 155 n'est en réalité qu'un amendement rédactionnel destiné à améliorer le texte de la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article.

La proposition néerlandaise reproduite au paragraphe 153 est adoptée.

3. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que la deuxième proposition néerlandaise constitue un amendement de fond. La question a déjà été examinée à plusieurs reprises et il espère que le texte proposé recueillera l'approbation générale.

4. Sir Gerald FITZMAURICE estime que la proposition néerlandaise est dangereusement vague. Lorsque l'on octroie un droit aussi radical que le droit de poursuite, il faut le définir de façon précise. Il propose de modifier le texte pour le rédiger de la façon suivante: « Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou d'autres navires affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet ».

5. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, et M. SPIROPOULOS appuient cette proposition.

La proposition de Sir Gerald Fitzmaurice est adoptée.

6. Le PRÉSIDENT propose à la Commission de reprendre l'examen des trois nouveaux paragraphes dont Sir Gerald Fitzmaurice a proposé l'adjonction¹.

7. M. AMADO, rappelant les observations qu'il a formulées lors de la séance précédente², déclare qu'il s'abstiendra et ne votera ni sur l'article relatif à la zone contiguë ni sur la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice visant à étendre le droit de poursuite aux aéronefs.

8. Sir Gerald FITZMAURICE déclare accepter l'amendement à son nouveau paragraphe 7 que M. Padilla Nervo a présenté³ concernant la possibilité pour l'aéronef de procéder lui-même à la capture du navire délinquant.

9. Quant à la question de savoir si le droit de poursuite doit être exercé d'un bout à l'autre par le même navire, dans la pratique, la poursuite est en règle générale entamée et terminée par le même navire, mais on a vu se produire des cas où plusieurs navires y ont participé. Dès l'instant qu'il n'y a pas solution de continuité dans la poursuite, il serait illogique de considérer cette pratique comme nécessairement illégitime. Les autorités de l'Etat riverain sont tenues de continuer la poursuite dès le moment où l'ordre de stopper a été donné. Si elles le font, il se peut fort bien que rien ne s'oppose à ce qu'un second navire vienne relayer le premier.

10. Si l'on accepte ce principe pour les navires de surface, il est évident qu'on doit l'admettre pour les aéronefs. Sir Gerald n'est pas certain que l'argument qui a été invoqué contre l'extension du droit de poursuite aux aéronefs soit bien fondé. Il s'agit, et c'est là toute la question, de choisir le moyen à employer pour l'application d'un principe reconnu du droit international. Comme Sir Gerald l'a fait observer précédemment, il

¹ A/CN.4/SR.344, paragraphe 35.

² *Ibid.*, paragraphes 17, 18 et 57.

³ *Ibid.*, paragraphe 55.