

Document:-  
**A/CN.4/SR.345**

**Compte rendu analytique de la 345e 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>)*

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<sup>e</sup> SÉANCE

*Lundi 14 mai 1956, à 15 heures*

### SOMMAIRE

	Pages
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'adjonction<sup>1</sup>.

7. M. AMADO, rappelant les observations qu'il a formulées lors de la séance précédente<sup>2</sup>, 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 présenté<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.344, paragraphe 35.

<sup>2</sup> *Ibid.*, paragraphes 17, 18 et 57.

<sup>3</sup> *Ibid.*, paragraphe 55.

serait impossible, en pratique, d'empêcher les aéronefs de participer à des opérations de poursuite et, afin d'éviter des abus du genre de ceux dont il a donné un exemple à la séance précédente <sup>4</sup>, il est logique que ce droit soit reconnu mais aussi réglementé.

11. M. EDMONDS, après avoir rappelé les observations qu'il a présentées à la séance précédente au sujet des principes fondamentaux <sup>5</sup>, souligne les notions qui sont à la base du droit de poursuite; il fait ensuite observer que si le navire qui a commis une infraction ne tente pas de fuir, il sera arrêté dans les limites de la mer territoriale. Est-il logique, alors, de permettre au navire délinquant d'échapper à la poursuite simplement parce que le navire de l'Etat riverain qui procède en définitive à l'arraisonnement n'est pas celui qui a donné l'ordre de stopper ? A cet égard la situation est exactement la même pour un aéronef que pour un navire. Les Etats utilisent déjà largement les aéronefs dans leurs divers services de protection et, lorsque ces appareils ont les mêmes possibilités que les navires, on ne doit pas leur interdire de participer aux opérations de poursuite.

12. M. SPIROPOULOS précise qu'il faut distinguer deux questions: d'une part, l'utilisation des aéronefs dans les opérations de poursuite, et d'autre part la poursuite collective par plusieurs navires, la seconde étant certainement la question essentielle. Il se demande si Sir Gerald Fitzmaurice pourrait citer un seul cas de poursuite dans lequel le navire qui a effectué la capture n'était pas celui qui avait donné l'ordre de stopper. En admettant même que le cas se soit produit, on peut se demander si un arraisonnement opéré dans ces conditions sera considéré comme licite. Il pense notamment au cas où un navire qui a commis une infraction est poursuivi jusqu'en haute mer par un navire de l'Etat riverain, et où celui-ci, n'étant pas assez rapide pour rejoindre le navire poursuivi, fait appel à un autre navire pour continuer la chasse. L'intention de la Commission est-elle réellement d'autoriser une méthode de ce genre ? Avant de prendre une décision, elle devra déterminer d'abord si elle souhaite s'en tenir aux règles du droit maritime international en vigueur ou en étendre les dispositions traditionnelles. Personnellement, M. Spiropoulos estime que d'après le droit en vigueur la poursuite doit être commencée et terminée par le même navire.

13. Peut-être peut-on rapprocher cette situation de celle que prévoient certains traités qui habilent les autorités d'un Etat à poursuivre sur une certaine distance un délinquant qui a pénétré sur le territoire de l'Etat voisin, à la condition que la poursuite soit effectuée par le même agent.

14. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit qu'à sa connaissance la possibilité d'une participation collective à des opérations de poursuite n'a jamais été reconnue en droit international. Conformément au principe adopté par la Conférence de codification de La Haye en 1930, le paragraphe 3 mentionne le « navire poursuivant ».

<sup>4</sup> A/CN.4/SR.344, paragraphe 38.

<sup>5</sup> *Ibid.*, paragraphe 58.

Admettre la légitimité de la poursuite par un groupe de navires équivaldrait à développer les règles de droit international en vigueur. Bien entendu, si le droit de poursuite est conféré aux aéronefs, on devra logiquement autoriser les navires à participer à des opérations de poursuite collective.

15. De l'avis de M. EDMONDS, s'il n'y a peut-être pas de précédent autorisant la participation de plusieurs navires à des opérations de poursuite, ce n'est pas une raison pour ne pas en admettre le principe. A son avis, on peut comparer cette situation à celle où se trouve un agent de police qui poursuit un malfaiteur et qui, ses forces lui faisant défaut, appelle un camarade à son secours. En pareil cas, on ne pourrait faire valoir que l'arrestation opérée par la suite est illégale du seul fait que le représentant de la loi n'est plus le même. Par analogie, le bon sens et l'équité commandent de ne pas laisser un navire délinquant se soustraire aux conséquences de son acte.

16. M. SPIROPOULOS, répondant à M. Edmonds, fait observer que les deux cas ne sont pas comparables car le malfaiteur qui fuit devant l'agent de police ne quitte pas le territoire national. Tant que le navire qui a commis une infraction reste dans les eaux territoriales, la poursuite peut être effectuée par un nombre indéterminé de navires. Mais la situation change du tout au tout une fois que les navires sont entrés en haute mer où le droit international limite de façon très précise le droit de poursuite. Si la Commission tient réellement à développer le droit international en vigueur en donnant à l'Etat riverain une compétence plus étendue, M. Spiropoulos ne s'y opposera pas; mais il s'abstiendra si une proposition de ce genre est mise aux voix.

17. Faris Bey el-KHOURI déclare qu'il est fort possible que, comme l'a dit le Rapporteur spécial, il n'y ait pas de précédent autorisant des opérations de poursuite collective, mais ce n'est pas une raison pour en condamner le principe: il ne peut pas concevoir que l'on vote des lois dont l'effet serait de favoriser la fuite du délinquant. Il partage l'opinion de M. Edmonds et insiste pour que l'on admette que la poursuite collective ne peut être interdite en droit international.

18. M. EDMONDS, répondant aux arguments de M. Spiropoulos, déclare qu'en théorie lorsqu'un navire n'a pas obtenu l'ordre de stopper, et que la poursuite est commencée, la haute mer doit être considérée, pour la détermination de la compétence, comme faisant partie de la mer territoriale; l'Etat riverain peut donc y exercer la même autorité que dans la mer territoriale.

19. M. PADILLA NERVO se rallie à l'opinion de M. Edmonds et déclare que si un droit est reconnu à l'Etat, on ne saurait logiquement en restreindre l'application en limitant les moyens de l'exercer. Si un Etat riverain procède à un arraisonnement en haute mer, utilisant dans l'exercice de son droit un navire autre que celui qui a commencé la poursuite, M. Padilla Nervo n'imagine pas qu'une instance quelconque puisse déclarer cette arrestation illégale. Dans les cas qu'il a

présents à l'esprit, l'élément essentiel était la position du navire délinquant; il ne se rappelle aucun cas où il ait été question du nombre de navires employés dans la poursuite par l'Etat riverain. La Commission ne doit pas s'imposer les entraves d'une adhésion trop rigide aux principes traditionnels. M. Padilla Nervo répète que, sous réserve que les conditions nécessaires soient remplies, les moyens par lesquels s'exerce le droit de poursuite importent peu et que la question de l'engin utilisé est tout à fait secondaire. Il appuie la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice.

20. M. ZOUREK souligne que, pour faire avancer le débat, il est nécessaire de faire deux constatations. En premier lieu, selon la notion classique, la poursuite doit être effectuée au moyen de navires et non d'aéronefs. En second lieu, les aéronefs de l'Etat riverain ont le droit d'arrêter un navire étranger pour infraction aux lois de cet Etat quand le navire délinquant est dans les limites de la mer territoriale. Il s'agit à présent uniquement de déterminer s'il faut reconnaître *de lege ferenda* aux aéronefs le droit d'exercer la poursuite et d'arrêter un navire étranger en haute mer ou tout au moins de participer à la poursuite exercée par un navire de guerre appartenant au même Etat.

21. Le Rapporteur spécial a fait valoir des arguments très forts pour prouver qu'en raison de la différence entre la vitesse du poursuivant et celle du navire poursuivi, il n'est pas nécessaire de reconnaître ce droit. Sir Gerald Fitzmaurice a insisté sur les difficultés pratiques qu'il y a pour des aéronefs à capturer un navire sans mettre en péril la vie des membres de l'équipage du navire délinquant, et il a demandé instamment qu'il soit tenu compte, en droit international, des progrès de la technique. M. Zourek estime qu'à cet égard la différence n'est pas considérable, que l'on utilise des aéronefs ou des navires. De deux choses l'une: ou le navire délinquant obéit à l'ordre de stopper ou il n'obéit pas; dans ce dernier cas, on peut avoir à recourir à la force et peu importe que l'on utilise pour ce faire des avions ou des navires. Le seul exemple d'opération de poursuite où un navire poursuivant a été relayé par un autre, dont il puisse se souvenir, est celui, très particulier, du schooner *I'm Alone*.

22. A ce propos, il est intéressant d'examiner le cas des hydravions; c'est un type d'appareil dont le statut juridique en ce qui concerne l'exercice du droit de poursuite devra être défini.

23. La Commission se trouve devant une nouvelle notion théorique. Si elle se propose de développer les règles du droit international en étendant la juridiction de l'Etat riverain, elle devra le préciser avec netteté.

24. Pour M. SCALLE, la question est parfaitement simple. Si un navire a commis une infraction et qu'il soit poursuivi, c'est en vertu d'une règle de droit international généralement admise. Dans l'exercice de son droit, l'Etat riverain a une compétence internationale, non pas parce que ses propres intérêts ont été lésés, mais en raison des règles du droit international qui régissent la protection de ces intérêts. Etant donné que cette compétence particulière a été conférée à l'Etat

riverain par le droit international, il est essentiel que l'application de ce dernier conduise à un résultat effectif et, par conséquent, il est oiseux de vouloir interdire aux Etats d'utiliser des aéronefs pour exercer le droit de poursuite. On ne saurait empêcher l'utilisation combinée d'aéronefs et de navires dans des opérations de ce genre; ainsi donc, si l'on admet l'action combinée d'aéronefs et de navires, il faut également admettre l'action combinée de navires.

25. En outre, les aéronefs ne constituent peut-être pas le seul moyen utilisable en dehors des navires dans les opérations de poursuite. Il se peut qu'un jour l'homme découvre un rayon capable d'immobiliser le navire délinquant et de l'empêcher de fuir. On ne saurait perdre de vue les possibilités qu'offre l'esprit inventif de l'homme, et nul ne peut s'opposer à ce que l'on s'efforce de faire appliquer les règles du droit international par les moyens les plus appropriés. Le fait que la poursuite peut être effectuée par la mise en œuvre de plus d'un moyen n'est que la conséquence de l'application du droit international au domaine technique. Si la question n'a pas été examinée jusqu'à maintenant, c'est uniquement parce que la nécessité ne s'en est pas fait sentir. M. Scelle partage l'opinion de M. Padilla Nervo.

26. M. PAL, appuyant la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice, déclare que, pour autant qu'il le sache, rien n'autorise à dire que la poursuite doit être continuée et achevée par le navire qui l'a commencée. A tout le moins, en aucun cas, la question n'a été soulevée et tranchée dans un sens ou dans l'autre. En revanche, il y a des cas où la poursuite a été effectuée en fait par deux ou plusieurs navires se relayant, mais la légitimité de la poursuite a été mise en doute pour cette raison. Dans ces conditions, il est difficile de dire que sur ce point le droit international a une doctrine bien arrêtée et qu'il n'autorise pas la poursuite par deux ou plusieurs navires se relayant. Mais, même si le droit était fixé dans ce sens, M. Pal souhaiterait que l'exercice du droit de poursuite fût étendu à deux ou plusieurs navires se relayant. Le droit de poursuite est effectivement donné à l'Etat riverain et non à un navire déterminé, comme il ressort clairement du paragraphe 1 de l'article. En bonne logique, il n'y a pas de raison de décider qu'il ne peut être exercé que par un seul navire. Si les conditions d'existence du droit sont remplies et si la poursuite est régulièrement commencée, il n'y a aucune raison de ne pas permettre qu'elle soit continuée et menée à bonne fin par tous moyens propres à contraindre le délinquant à l'obéissance.

27. L'argument de M. Spiropoulos n'est pas pertinent car le malfaiteur dont il a parlé pourrait franchir la frontière et passer en territoire étranger. Au contraire, un navire délinquant entrant en haute mer s'engage dans une partie de la mer ouverte à tous. En raisonnant par analogie en pareille matière, on risque toujours de commettre une erreur. Si la poursuite peut se continuer et si plusieurs agents de police peuvent s'y livrer tant que le malfaiteur reste sur le territoire national, elle peut aussi se continuer s'il entre sur un territoire qui n'appartient à personne. Elle ne peut cesser que s'il pénètre sur un territoire interdit aux agents qui le pourchassent.

28. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, rappelant l'affaire de l'*I'm Alone*, dit que le jugement du tribunal <sup>6</sup> n'apporte pas de réponse précise à la question; toutefois, l'on peut tirer des constatations du tribunal certains arguments à l'appui de la thèse de Sir Gerald Fitzmaurice. Le navire canadien *I'm Alone* avait d'abord été poursuivi par un seul cotre garde-côte des Etats-Unis auquel s'était joint ensuite un second cotre, la poursuite s'effectuant alors en commun. Finalement, l'*I'm Alone* fut coulé par le second navire poursuivant, dans des circonstances qui n'ont pas été précisées. Le tribunal a déclaré que le recours à « la force nécessaire et raisonnable » de la part du navire poursuivant, afin d'effectuer la saisie, était justifié. Le navire poursuivant étant en l'occurrence le second cotre américain, l'on pourrait en déduire que l'utilisation de deux bâtiments est également justifiée. Cette sentence ne règle pas définitivement la question, bien entendu, mais M. Liang a l'impression que l'Etat riverain peut utiliser le nombre nécessaire de navires dans l'exercice de son droit de poursuite.

29. M. ZOUREK ne pense pas que l'on puisse invoquer le cas de l'*I'm Alone* à l'appui de la thèse de Sir Gerald Fitzmaurice. Il ressort de la correspondance diplomatique concernant la question que le Gouvernement canadien a fait valoir que le schooner *I'm Alone* a été coulé par un navire qui ne s'était associé aux opérations de poursuite que deux jours après leur début et qui était venu d'une direction toute différente. Le Gouvernement des Etats-Unis, loin de rejeter cet argument, s'est contenté de souligner que le premier bâtiment a continué la poursuite tout au long des opérations, respectant ainsi les prescriptions du droit international.

30. M. SPIROPOULOS imagine le cas d'un navire délinquant qui, par suite de l'insuffisance technique du premier bateau poursuivant, atteindrait un point de la haute mer situé à plusieurs centaines de milles du lieu du délit avant d'être arrêté par le second bateau de l'Etat riverain qui, lui aussi, pourrait s'être trouvé très loin du lieu du délit au moment où celui-ci a été commis. Si les propositions de Sir Gerald Fitzmaurice étaient acceptées, il s'agirait alors de l'exercice légitime du droit de poursuite. Il faut donc que la Commission pèse attentivement les dangers éventuels d'une telle solution avant de prendre une décision à cet égard. Il ne s'oppose pas à une extension nécessaire du droit international, mais s'abstiendra de voter sur ce point.

31. M. SANDSTRÖM déclare que la question de la continuité de la poursuite doit être décidée dans chaque cas d'espèce et ne devrait pas retenir l'attention de la Commission. Il est inévitable que les Etats ayant des côtes d'une longueur considérable emploient des aéronefs. M. Sandström appuie les points de vue de Sir Gerald Fitzmaurice et de M. Padilla Nervo.

32. M. SCALLE fait observer que, chaque fois qu'il existe une similitude profonde entre les principes fondamentaux du droit interne et du droit international, les modalités d'application doivent également être sem-

blables. Si un agent de police appelle à l'aide un de ses collègues, cet acte est parfaitement légitime lorsqu'il est effectué sur le territoire de l'Etat. Dans le cas de la poursuite, une action analogue est tout aussi licite puisqu'il s'agit de l'application d'une règle du droit international. En l'occurrence, la haute mer est assimilée à la mer territoriale, et le premier navire poursuivant peut légitimement demander l'aide d'un second navire de l'Etat riverain.

33. Selon Sir Gerald FITZMAURICE, on ne saurait dire que l'utilisation combinée d'aéronefs et de navires dans l'exercice du droit de poursuite serait nécessairement préjudiciable à la liberté de la haute mer. Bien au contraire, ses propositions auraient pour effet, en réglementant cette liberté, de la renforcer et de la sauvegarder.

34. Le danger existant provient du fait que l'utilisation combinée des aéronefs et des navires n'est pas réglementée. Même si la Commission repousse la proposition de Sir Gerald, elle serait impuissante à empêcher qu'en pratique des aéronefs ne soient utilisés avec des navires d'une façon qui prête à des abus, par exemple dans les opérations de reconnaissance pure et simple. Des abus de cet ordre menacent bien plus gravement la liberté de la mer que la consécration et la réglementation du droit des aéronefs de participer aux opérations de poursuite.

35. M. SCALLE indique qu'il n'y a aucune contradiction à exiger que l'ordre de stopper soit donné dans la mer territoriale et à reconnaître en même temps que la poursuite peut être effectuée par plus d'un navire.

36. M. SANDSTRÖM fait remarquer que la Commission n'est saisie d'aucune proposition précise tendant à ce que l'article autorise la poursuite par plus d'un navire.

37. M. AMADO demeure convaincu que l'adoption des propositions de Sir Gerald Fitzmaurice constituerait un développement et non un exposé du droit international aux fins de codification. A son avis, toutefois, le débat a été utile car il a permis une confrontation des points de vue.

38. M. SCALLE précise que lorsqu'un second navire intervient dans la poursuite, il faut que celle-ci n'ait pas été interrompue.

39. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition tendant à autoriser la poursuite par plus d'un navire.

*Par 10 voix contre zéro, avec 4 abstentions, cette proposition est adoptée.*

40. Sir Gerald FITZMAURICE dit qu'il a voté en faveur de la proposition car il s'agit d'un exposé du droit existant.

41. Le PRÉSIDENT met aux voix la question de l'insertion de ce texte dans l'article même ou dans le commentaire.

*Par 13 voix contre zéro, avec une abstention, il est décidé que ce texte figurera dans le commentaire.*

<sup>6</sup> Recueil des sentences arbitrales, volume III, pages 1611 et suivantes.

42. Répondant à une question du PRÉSIDENT, Sir Gerald FITZMAURICE fait remarquer que si, dans la plupart des cas, les aéronefs n'effectuent pas l'arraisonnement proprement dit mais ne font qu'aider aux opérations de poursuite, il est néanmoins possible, en théorie, qu'un aéronef fasse stopper un bateau et l'escorte vers un port. Toutefois, comme il s'agit d'une question de rédaction, la Commission pourrait peut-être se prononcer sur le principe du recours aux aéronefs dans les opérations de poursuite et laisser au Sous-Comité le soin de formuler ces dispositions ainsi que l'amendement au paragraphe 7 présenté par M. Padilla Nervo.

43. M. PADILLA NERVO dit que son amendement au paragraphe 7 de la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice a pour objet de préciser que l'aéronef lui-même peut arraisonner le navire et l'escorter vers un port.

44. Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de membre de la Commission, signale que, si la Commission reconnaissait aux aéronefs le pouvoir d'arraisonner des navires, elle s'engagerait dans le domaine du droit aérien, ce qui lui semblerait être une orientation fort discutable. La participation éventuelle d'aéronefs aux opérations de poursuite pose un problème tout à fait distinct. Par conséquent, il convient de voter séparément sur ces deux principes.

45. Le Président met aux voix le principe selon lequel les aéronefs devraient être autorisés à participer aux opérations de poursuite.

*Par 9 voix contre 3, avec 2 abstentions, ce principe est adopté.*

46. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de M. Padilla Nervo en vertu duquel les aéronefs devraient être autorisés à arraisonner le navire étranger.

*Par 7 voix contre 3, avec 4 abstentions, l'amendement de M. Padilla Nervo est adopté.*

*L'article 22 est renvoyé au Sous-Comité pour mise au point du texte, compte tenu des décisions ci-dessus.*

47. M. KRYLOV partage l'opinion du Président: la Commission aurait dû s'abstenir de pénétrer dans le domaine du droit aérien. La décision prise de formuler une nouvelle règle de droit international en autorisant les aéronefs à exercer le droit de poursuite ne ressortit pas au développement progressif; elle correspond à une forme de « perfectionnisme » qu'il déplore. En conséquence, il reste résolument opposé à cette disposition.

48. M. SCALLE déclare que la raison essentielle pour laquelle il a appuyé les propositions qui viennent d'être adoptées est qu'aucun gouvernement n'accepterait de renoncer au droit d'utiliser des aéronefs pour la poursuite et pour l'arraisonnement du navire poursuivi.

49. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, précise qu'il s'est opposé aux propositions de Sir Gerald Fitzmaurice parce qu'il ne voit aucun avantage à autoriser des aéronefs à poursuivre des navires jusqu'en haute mer sous réserve des conditions prévues dans les propositions. Lorsqu'un aéronef donne dans la zone des 3 milles un signal « visible et compréhensible » à un navire, la dis-

tance qui les sépare est si faible que, compte tenu de la vitesse de l'aéronef, il sera toujours possible d'arraisonner le navire avant qu'il ne quitte la mer territoriale. Dans ces conditions, les dispositions proposées par Sir Gerald Fitzmaurice ne pourront qu'entraîner des abus contre lesquels on a cherché à se protéger dans le passé par des efforts concertés.

50. M. ZOUREK indique qu'il a voté contre les propositions de Sir Gerald Fitzmaurice principalement pour les raisons déjà indiquées par M. Krylov et le Rapporteur spécial.

51. Le PRÉSIDENT fait remarquer que les autres observations des gouvernements au sujet de l'article 22 portent sur des questions relatives à la zone contiguë dont la Commission a décidé de différer l'examen et invite la Commission à passer à l'article 23.

#### *Article 23. Pollution de la haute mer*

52. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, déclare qu'il est disposé à accepter l'amendement de l'Union Sud-Africaine (A/CN.4/97/Add.1) tendant à remplacer les mots « des eaux » par « de la haute mer », de même que la proposition des Gouvernements des Pays-Bas et du Royaume-Uni tendant à remplacer dans le texte anglais, pour des raisons d'ordre technique, le mot « fuel oil » par « oil ».

53. Le Gouvernement des Pays-Bas a également proposé d'ajouter deux nouvelles clauses:

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

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

54. Les membres de la Commission estimeront peut-être que la première de ces dispositions est superflue, étant donné que cette question est déjà traitée dans le texte actuel. Dans la deuxième cependant, le Gouvernement néerlandais appelle l'attention sur un nouveau danger qui n'a pas été visé à l'article 23.

55. M. PAL relève que, dans les projets d'articles relatifs à la haute mer et à la mer territoriale, la Commission a tenu compte de l'espace aérien surjacent; il fait valoir que, dans ce cas-ci, il faudrait que la stipulation ne soit pas limitée à la pollution des eaux mais s'étende également à la contamination de l'air. La deuxième proposition du Gouvernement néerlandais a incité M. Pal à présenter pour l'article 23 un texte nouveau:

« 1. Tous les Etats sont tenus d'édicter des règles visant à éviter la pollution des eaux de la haute mer par les hydrocarbures, les radiations ionisantes, ou les retombées ou déchets radioactifs.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer à l'élaboration de règles aux fins indiquées ci-dessus. »

56. En raison de l'évolution de la technique, il est d'une importance vitale de faire échec à des pratiques

dangereuses et nocives. Nul n'ignore les dangers que présentent les radiations ionisantes ainsi que la retombée et les déchets radioactifs et il convient d'imposer aux Etats l'élaboration des règles nécessaires pour éviter la pollution des eaux par ces agents également.

57. M. SANDSTRÖM met en doute le bien-fondé de l'amendement proposé par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine; de toute évidence, la pollution doit être évitée dans la mer territoriale aussi bien qu'en haute mer. Il préfère par conséquent ne modifier en rien le texte de l'article 23.

58. Le PRÉSIDENT fait remarquer qu'il ressort nettement du commentaire que la Commission a voulu tenir compte de ce point.

59. M. SALAMANCA pense que l'on pourrait donner satisfaction à M. Sandström en supprimant le mot « haute » au paragraphe 1 du texte de M. Pal.

60. M. PAL accepte cet amendement.

61. Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de membre de la Commission, signale que le texte de M. Pal pourrait avoir un effet limitatif. Il conviendrait peut-être d'indiquer clairement qu'il existe d'autres agents de pollution. On laisserait ainsi la porte ouverte aux accords qui seront conclus dans l'avenir au sujet de réglementations internationales.

62. M. PAL ne s'oppose pas à cette modification.

63. Sir Gerald FITZMAURICE déclare qu'il pourrait accepter la deuxième disposition proposée par le Gouvernement néerlandais; en effet, les Etats devraient être tenus d'édicter des règlements visant à éviter la pollution des eaux due à l'immersion de déchets radioactifs. Toutefois, en l'absence d'avis scientifiques, il n'est pas en mesure de se faire une opinion sur les incidences techniques du texte proposé par M. Pal. Il est de notoriété publique que la retombée radioactive peut se produire en des points situés à des milliers de milles du lieu de l'explosion initiale et peut-être y commencer à dériver; la seule façon d'éviter une pollution de ce genre serait donc d'interdire totalement les expériences atomiques, ce qui, comme il a déjà eu l'occasion de l'indiquer à propos d'une autre question, dépasse la portée normale d'un projet relatif à la haute mer. Voilà pourquoi, malgré la sympathie qu'il éprouve pour les motifs dont s'inspire la proposition de M. Pal, Sir Gerald Fitzmaurice n'est pas en mesure de lui donner son appui.

64. M. ZOUREK considère que M. Pal a eu raison de proposer que la portée de cet article soit étendue à l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, et cela en raison, notamment, des effets des radiations ionisantes qui sont beaucoup plus dangereuses pour les navigateurs que la radioactivité des eaux. Il donne sa préférence à la proposition de M. Pal, car le texte en est plus complet. La Commission des transports et des communications de l'Organisation des Nations Unies s'est occupée il y a déjà cinq ans du problème de la pollution des eaux due à l'immersion de déchets radioactifs et il serait surprenant que la Commission le passât sous silence dans son projet.

65. M. SALAMANCA répète qu'à son avis il n'entre pas dans la compétence de la Commission d'interdire les expériences atomiques.

66. M. SCALLE estime que le texte devrait mentionner expressément la pollution de l'espace aérien surjacent.

67. M. SANDSTRÖM demande un vote séparé sur le début du texte de M. Pal jusqu'aux mots « haute mer par les hydrocarbures ».

*La suite du débat sur l'article 23 et sur les amendements à ce texte est renvoyée à la séance suivante.*

*La séance est levée à 18 h. 15.*

## 346<sup>e</sup> SÉANCE

*Mardi 15 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 et A/CN.4/99 et Add.1 à 6) ( <i>suite</i> ) . . . . .	64
Article 23. Pollution de la haute mer ( <i>suite</i> ) . . . . .	64
Chapitre III. — Câbles et pipe-lines sous-marins:	
Article 34 . . . . .	69
Article 35 . . . . .	69
Article 36 . . . . .	69
Article 37 . . . . .	69
Article 38 . . . . .	69

*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 poursuivre l'examen de l'article 23 et de la variante proposée par M. Pal<sup>1</sup>.

*Article 23. Pollution de la haute mer (suite)*

2. M. PAL pense que si, à la fin de la séance précédente, M. Scelle a fait observer qu'il fallait mentionner expressément l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.345, paragraphe 55.

<sup>2</sup> *Ibid.*, paragraphe 66.