

Document:-
A/CN.4/SR.347

Compte rendu analytique de la 347^e 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>)*

64. Le PRÉSIDENT met aux voix le paragraphe 1 de l'article 23 tel qu'il a été amendé⁹.

A l'unanimité, le paragraphe tel qu'il a été amendé est adopté.

A l'unanimité, l'ensemble de l'article 23, tel qu'il a été amendé, est adopté.

65. Le PRÉSIDENT invite la Commission à aborder l'examen du chapitre III: Câbles et pipes-lines sous-marins. Il indique que le chapitre II, dont les articles 25 à 33 font l'objet d'un addendum distinct (A/CN.4/97/Add.3) au rapport du Rapporteur spécial, sera examiné ultérieurement.

Article 34

66. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit qu'il a proposé, au paragraphe 180 du document A/CN.4/97/Add.1, un amendement qui serait mieux à sa place dans l'article 34 que dans l'article 2 où, selon la suggestion de M. Krylov, il compléterait la troisième des libertés qui y sont énumérées.

L'amendement du Rapporteur spécial est adopté.

67. Le PRÉSIDENT fait observer que l'adjonction des mots « et des câbles à haute tension » obligera par voie de conséquence à modifier d'autres articles du chapitre III, ce dont on pourrait d'ailleurs laisser le soin au Sous-Comité.

Article 35

68. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que l'amendement des Pays-Bas reproduit au paragraphe 182 ne porte que sur des modifications de forme.

L'article 35 est adopté, sous réserve de modifications de rédaction.

Article 36

69. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que les gouvernements n'ont pas présenté d'observations sur cet article.

L'article 36 est adopté.

Article 37

70. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, espère que la Commission conservera le texte tel qu'il a été rédigé. Il ne voit pas de raison d'affaiblir cette clause, ce que ferait l'amendement des Etats-Unis, mentionné au paragraphe 186.

71. M. ZOUREK et M. SPIROPOULOS sont du même avis.

L'article 37 est adopté.

Article 38

72. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que, si l'amendement yougoslave reproduit au paragraphe 190 n'est nullement nécessaire, il est cependant acceptable.

L'amendement yougoslave est adopté.

L'article 38, ainsi amendé, est adopté.

La séance est levée à 13 h. 5.

⁹ A/CN.4/SR.343, paragraphe 52.

347^e SÉANCE

Mercredi 16 mai 1956, à 9 h. 30

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, A/CN.4/103) (suite):	
Article 4. Statut des navires (reprise du débat de la 341 ^e séance):	
Le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur pavillon	69
Nouvelle rédaction des articles 4, 5, 6 et 9 proposée par le Sous-Comité	72

Président: M. F. V. GARCÍA AMADOR.

Rapporteur: M. J. P. A. FRANÇOIS.

Présents:

Membres: M. Gilberto AMADO, M. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, M. Shuhsi HSU, 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 SCHELLE, 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, A/CN.4/103) (suite)

Article 4. Statut des navires (reprise du débat de la 341^e séance)

Le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur pavillon

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à reprendre l'examen de l'article 4 du projet d'articles provisoires relatifs au régime de la haute mer (A/2934) et appelle son attention sur le rapport supplémentaire soumis par le Rapporteur spécial sur le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur pavillon (A/CN.4/103).

2. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, présentant son rapport supplémentaire, expose que la proposition que celui-ci contient n'est pas aussi compliquée qu'elle pourrait le paraître à première vue. L'alinéa b) du paragraphe 9 donne au Secrétaire général un large pouvoir d'appréciation dans le choix de l'Etat ou des Etats avec lesquels il peut conclure des accords spéciaux autorisant des navires à arborer le pavillon d'un Etat en même temps que celui des Nations Unies. Les alinéas c) et d) nécessiteraient certaines modifications des législations nationales, et les navires battant pavillon des Nations Unies pourraient revendiquer les privilèges de la nation la plus favorisée, auxquels leur pavillon national ne leur donnerait pas droit.

3. M. Pal a présenté une proposition qui, dans l'ensemble, se rapproche de celle du Rapporteur spécial et qui est libellée comme suit :

« Nonobstant toute disposition contraire, expresse ou implicite, contenue dans les présents articles ou dans les lois et règlements des Etats relatifs aux navires et à la navigation et concernant la nationalité, l'immatriculation et les droits, obligations et immunités des navires, l'Organisation des Nations Unies et les autres organisations internationales reconnues seront en droit de posséder en toute propriété, détenir ou exploiter les navires nécessaires à l'exercice effectif des fonctions qui leur sont dévolues en vertu de leurs constitutions respectives; l'Organisation des Nations Unies et les autres organisations internationales susmentionnées seront en droit de faire naviguer de tels navires en haute mer sous leur pavillon. Ces navires pourront être immatriculés dans l'un quelconque des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies sur demande écrite présentée par le plus haut fonctionnaire de l'organisation internationale dont il s'agit. Lorsqu'ils auront été immatriculés dans ces conditions dans un desdits Etats, ils seront, à tous égards, assimilés aux navires ayant la nationalité de cet Etat, dont il est le propriétaire ou l'exploitant, et affectés au service de son gouvernement. »

Si l'on envisage de faire de cette proposition un article du projet ou d'en résumer le contenu dans le commentaire relatif à l'article, il se prononcera pour cette dernière solution. Il ne s'agit guère de codification, mais plutôt d'une mesure d'organisation, et on pourrait laisser aux Etats le choix des moyens de mise en œuvre.

4. M. KRYLOV partage l'opinion du Rapporteur spécial. Le fait qu'un incident d'ordre secondaire a amené M. Stavropoulos à adresser une lettre à la Commission¹ n'oblige pas celle-ci à prendre une décision. Le cas de feu le comte Bernadotte et l'avis consultatif que la Cour internationale de Justice² a rendu à son sujet ne peuvent pas être considérés comme un précédent par la Commission.

5. M. PAL précise qu'il n'a pas eu l'intention de proposer l'addition d'un article. Il a voulu plutôt suggérer la forme que l'on pourrait donner aux propositions du Rapporteur spécial si la Commission décidait de consacrer un article à cette question.

6. M. SANDSTRÖM dit que rien ne permet de supposer que l'Organisation des Nations Unies ait l'intention d'exploiter une flotte de commerce, mais que cette éventualité est dans l'ordre des choses possibles. La question pourrait se poser, par exemple, au sujet des secours que fournit le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (FISE). La Commission ne doit donc pas la négliger, et M. Sandström appuiera la proposition du Rapporteur spécial.

7. M. AMADO expose que le droit international est l'œuvre des Etats et qu'il est incorporé dans des conventions. Il incombe à la Commission de prendre le droit

en vigueur et de le codifier avec le maximum de clarté. Elle doit se garder d'introduire dans ses textes des dispositions nouvelles dont la nécessité n'est pas nettement établie. Dans le cas particulier, il faut, bien entendu, donner une réponse mais prendre soin d'éviter tout engagement. A cet égard, la Commission pourrait s'inspirer de Fabius Cunctator.

8. Pour M. LIANG, Secrétaire de la Commission, il serait opportun que la Commission arrive à une conclusion sur ce point à la présente session, comme elle semble en avoir eu l'intention à en juger par son commentaire sur l'article 4³. Le rapport du Rapporteur spécial constitue une partie de l'étude plus approfondie que mentionne ce commentaire. Nul n'insiste pour que l'on établisse une réglementation systématique à l'intention des organisations internationales. Il a clairement énoncé son opinion personnelle à la session précédente⁴.

9. M. ZOUREK estime que la question, pour intéressante qu'elle soit sur le plan théorique, n'a guère d'importance pratique, car l'Organisation des Nations Unies n'est pas un Etat et son pavillon ne peut donc remplacer un pavillon national. Il a peine à imaginer que l'Organisation des Nations Unies puisse posséder une flotte de commerce. Si une telle éventualité se réalisait, on pourrait toujours recourir aux dispositions de l'Article 104 de la Charte.

10. Dans le cas mentionné par M. Stavropoulos, il aurait été parfaitement possible, aux termes de la législation de la Corée du Sud, de faire immatriculer les bateaux en question dans ce pays. Les raisons exposées dans le deuxième alinéa de la lettre de M. Stavropoulos⁵ montrent clairement que l'on a eu recours à une procédure irrégulière parce que l'on n'a pas voulu utiliser le pavillon de la Corée du Sud pour le voyage des bateaux construits à Hong-kong. Un cas de ce genre ne peut constituer un motif suffisant pour créer une immatriculation spéciale des Nations Unies. Le droit en vigueur suffit pleinement pour tous les cas pratiques. La meilleure solution serait d'indiquer, dans le commentaire relatif à l'article, qu'après examen la Commission n'a pas jugé nécessaire de formuler une règle de droit international à cet égard.

11. M. SPIROPOULOS pense qu'il n'y a pas divergence de vues sur ce point et qu'il suffirait de mentionner la question dans le rapport.

12. Faris Bey el-KHOURI fait observer que l'Organisation des Nations Unies n'est pas un Etat mais que, pour atteindre ses buts, elle peut faire appel aux services des Etats Membres. Le fait que des navires n'arboraient que le pavillon des Nations Unies aurait des incidences qui dépasseraient largement le cadre de l'Organisation. Pour ne citer qu'un seul exemple, l'Organisation des Nations Unies ne possède pas de législation visant les divers aspects de la navigation, et elle ne dispose pas d'une cour de justice chargée d'appliquer

³ Documents officiels de l'Assemblée générale, dixième session, Supplément n° 9 (A/2934), page 4.

⁴ A/CN.4/SR.320, paragraphes 84 à 87.

⁵ *Ibid.*, paragraphe 68.

¹ A/CN.4/SR.320, paragraphe 68.

² C.I.J., Recueil 1949, page 174.

la loi. Il appuiera donc la proposition du Rapporteur spécial.

13. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, déclare qu'il n'est pas question de rechercher une solution déterminée des problèmes découlant d'un incident particulier.

14. A son avis, les trois premières suggestions du Rapporteur spécial, qui figurent aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 9, ne tendent pas à légiférer en établissant de nouvelles règles de droit. L'Organisation des Nations Unies a incontestablement le droit de posséder des navires. On a demandé si l'immatriculation des Nations Unies exclurait l'immatriculation d'un Etat; telle n'a cependant jamais été l'intention. L'alinéa *b)* de la proposition du Rapporteur spécial prévoit l'utilisation de deux pavillons. La proposition tendant à ce que des navires soient autorisés à arborer exclusivement le pavillon des Nations Unies a été examinée à la session précédente; elle s'est heurtée à l'argument selon lequel l'Organisation des Nations Unies n'a pas de régime juridique applicable aux navires. Le Rapporteur spécial a précisé la situation juridique, et les propositions qui figurent aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* relèvent toutes du droit international positif. En revanche, la proposition qui figure à l'alinéa *d)* peut donner lieu à des difficultés du fait qu'elle affecterait l'application des accords internationaux existants relatifs à la navigation.

15. M. Liang répète que l'on n'envisage pas, et qu'il n'a jamais été suggéré, d'insérer un article dans le projet.

16. M. SANDSTRÖM dit que la Commission n'a certes pas enterré la question; il estime que le moment est venu de procéder à l'étude plus approfondie que mentionne le commentaire relatif à l'article 4. On ne saurait négliger ce point en élaborant le rapport final de la Commission.

17. M. SPIROPOULOS suggère de préciser, à la suite du commentaire relatif à l'article 4, que le Rapporteur spécial a présenté des propositions touchant le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur propre pavillon, et qu'après en avoir pris note la Commission a estimé que cette question devait être soumise à l'examen des gouvernements.

18. M. ZOUREK reconnaît qu'il n'y a pas de désaccord fondamental sur les principes, mais constate que la proposition qui figure à l'alinéa *a)* met en avant l'idée d'une immatriculation spéciale de l'Organisation des Nations Unies donnant le droit d'arborer le pavillon des Nations Unies. C'est là une innovation.

19. Il lui est impossible d'accepter la proposition qui figure à l'alinéa *b)*, car les navires sont déjà autorisés par leur législation nationale à arborer le pavillon de leur pays, et il ne peut donc s'agir de conférer ce droit en vertu d'un accord spécial conclu entre le Secrétaire général et un Membre de l'Organisation des Nations Unies. L'élément fondamental est le droit d'arborer le pavillon national, conféré par la législation de l'Etat et non une immatriculation spéciale de l'Organisation des Nations Unies. M. Zourek ne saurait approuver

aucune dérogation à ce principe classique. L'alinéa *a)* devrait simplement énoncer qu'en vertu de la Charte l'Organisation des Nations Unies est habilitée à faire immatriculer un navire dans le territoire d'un Etat Membre si l'exercice de ses fonctions et la réalisation de ses fins l'exigent.

20. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, croit que, s'il y était autorisé par l'Assemblée générale, le Secrétaire général serait sans aucun doute habilité à conclure des accords spéciaux du genre de ceux qui ont été envisagés.

21. Quant à la forme, il estime que la proposition de M. Spiropoulos est acceptable.

22. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, doit rectifier la déclaration de M. Zourek aux termes de laquelle l'Organisation des Nations Unies peut toujours faire immatriculer un navire dans le territoire d'un Etat Membre. Lorsque la législation nationale exigera l'existence d'un lien réel entre l'Etat et le navire — et c'est justement ce à quoi tend la Commission — il ne sera pas possible, sans modifier la loi, d'immatriculer un navire des Nations Unies.

23. M. ZOUREK fait observer que de nombreux Etats considèrent que l'immatriculation constitue ce lien.

24. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, estime que cette manière de voir ne répond pas aux intentions de la Commission.

25. Faris Bey el-KHOURI est d'avis que le pavillon de l'Etat Membre constitue entre l'Etat et le navire un lien valable, quand bien même il n'est pas défini explicitement.

26. M. KRYLOV souhaite vivement que la Commission adopte la proposition de M. Spiropoulos.

27. M. PAL pense qu'au moment de la revision des articles déjà élaborés la Commission devra tenir compte de l'opinion de M. Stavropoulos selon laquelle il ne faudrait pas refuser à une organisation internationale la possibilité d'immatriculer ses propres navires.

28. M. SALAMANCA dit que M. Pal vient de faire l'une des observations qu'il avait lui-même l'intention de présenter.

29. En ce qui concerne l'insertion de dispositions explicites, il appuie la proposition du Rapporteur spécial tendant à mentionner la question dans le commentaire. En définitive, il s'agit simplement de savoir si la Commission doit ou non répondre à la proposition du Conseiller juridique. Il serait peu courtois d'ignorer cette proposition, et il faut d'ailleurs régler la question à la présente session. Il convient donc de traiter dans le commentaire les trois ou, si l'on veut, les quatre suggestions qui ont été faites.

30. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, estime que les quatre suggestions doivent, sans aucun doute, être mentionnées dans le commentaire. Le Conseiller juridique a souhaité que la Commission examine la

question, et le présent débat, ainsi que la proposition du Rapporteur spécial, constituent une réponse.

31. M. AMADO croit que la seule solution pratique consiste à indiquer dans le rapport que la Commission a examiné la question, que le Rapporteur spécial a formulé quatre propositions et que, n'étant pas encore en mesure de prendre une décision en une matière qui pose des problèmes aussi complexes, la Commission a pris note des propositions du Rapporteur spécial.

32. Le PRÉSIDENT constate que les membres de la Commission sont dans l'ensemble hostiles à l'insertion d'un article sur le droit des organisations internationales de faire naviguer des navires sous leur pavillon. Pour ce qui est de la rédaction du passage à insérer dans le commentaire relatif à l'article 4, il faudrait reprendre, avant tout, la proposition du Rapporteur spécial, à laquelle viendraient éventuellement s'ajouter l'observation de M. Pal sur le droit d'organisations internationales autres que les Nations Unies de faire naviguer des navires en haute mer sous leur propre pavillon, et toutes autres mentions que M. Pal et le Rapporteur spécial jugeraient appropriées. Sous réserve d'une décision lors d'une lecture ultérieure, la Commission ne se prononcerait pas maintenant sur la proposition mais se bornerait à en prendre note.

Il en est ainsi décidé.

33. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner les textes remaniés des articles 4, 5, 6 et 9, élaborés par le Sous-Comité constitué à la 341^e séance ⁶.

Nouvelle rédaction des articles 4, 5, 6 et 9 proposée par le Sous-Comité

34. M. ZOUREK, Président du Sous-Comité, présente les nouveaux textes suivants proposés pour les articles 4, 5, 6 et 9 :

Article 4

1. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils ont le droit de battre le pavillon. Ils naviguent sous ce pavillon et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer.

2. La preuve de la nationalité de tout navire de commerce, et partant de son droit au pavillon, s'effectue au moyen de documents délivrés par les autorités de l'Etat dont le navire porte le pavillon.

Article 5

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

Article 6

Le navire naviguant sous deux ou plusieurs pavillons, dont il fera usage selon ses besoins, ne pourra se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et pourra être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 9

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

- 1) l'équipage, qui doit répondre aux besoins du navire et jouir de conditions de travail raisonnables;

- 2) la construction, l'équipement du navire et son aptitude à tenir la mer;
- 3) l'emploi des signaux, le maintien des communications et la prévention des abordages.

En édictant ces règles, les Etats se conformeront aux normes internationalement acceptées; ils prendront les mesures nécessaires pour assurer le respect desdites règles.

Article 4

35. M. Zourek rappelle que l'article liant la nationalité du navire à l'immatriculation, tel qu'il fut rédigé à la session précédente, s'inspirait de la réglementation en vigueur pour les aéronefs. La publication du Secrétariat sur les lois concernant la nationalité des navires ⁷ a cependant révélé l'existence de grandes divergences dans les pratiques nationales. Néanmoins, l'idée, commune à toutes les législations, de lier la nationalité du navire au pavillon qu'il arbore fournit une base solide pour la première phrase du paragraphe 1. La seconde partie de ce paragraphe demeure inchangée.

36. Le paragraphe 2 a été ajouté pour prévoir le cas de navires autres que les navires de guerre, qui doivent pouvoir prouver, au moyen de documents appropriés, leur droit de battre le pavillon de leur Etat.

Article 5

37. L'article 5 a donné lieu à un débat prolongé au sein du Sous-Comité, la Commission ayant prescrit de modifier ce texte en partant de l'énoncé d'un principe général. Parmi les diverses propositions des gouvernements, le Sous-Comité a retenu celle des Pays-Bas pour l'article 5 a) [A/CN.4/97/Add.1, paragraphe 5 a)]; ce texte stipule qu'un lien réel entre l'Etat et le navire doit exister pour que l'Etat puisse reconnaître au navire le droit de battre son pavillon. Ce concept s'est heurté à des critiques, notamment de la part de M. Salamanca ⁸, et il n'élimine évidemment pas toutes les difficultés. Il exprime néanmoins le principe d'après lequel un Etat ne saurait fournir à un navire le moyen d'échapper à la juridiction de l'Etat où il était antérieurement immatriculé. C'est là un principe important, et, en raison des profondes divergences qui séparent les pratiques nationales, il est impossible de trouver une formule englobant tous les liens qui peuvent exister entre l'Etat et le navire. Certains Etats prennent pour critère la propriété, d'autres la nationalité, d'autres encore l'immatriculation. Plusieurs Etats exigent que l'équipage soit, entièrement ou en partie, composé de ressortissants de l'Etat. Certains membres du Sous-Comité ont insisté sur la nécessité de définir l'expression « lien réel »; c'est là une tâche que pourrait entreprendre le Rapporteur spécial dans le commentaire joint à l'article.

Article 6

38. Le Sous-Comité a adopté à la fois l'amendement des Pays-Bas et celui du Royaume-Uni (A/CN.4/97/Add.1, paragraphes 62 et 63). Bien que le nouvel article améliore nettement le texte antérieur, M. Zourek éprouve personnellement certains doutes encore à son égard, mais il s'abstiendra de les exprimer pour le moment.

⁷ ST/LEG/SER.B/5.

⁸ 341^e séance, paragraphe 25.

⁶ A/CN.4/SR.341, paragraphe 41.

Article 9

39. Le Sous-Comité a adopté la proposition des Pays-Bas relative à l'article 5 *b*) (A/CN.4/97/Add.1, paragraphe 50), complétant ainsi les dispositions de l'article original, qui ne contenait que les règles concernant l'emploi des signaux et la prévention des abordages en haute mer.

40. M. Zourek, parlant en son nom personnel, déplore l'absence totale de dispositions qui rendraient impossible la double nationalité des navires.

41. Sir Gerald FITZMAURICE déclare qu'au Sous-Comité il s'est réservé le droit de présenter des observations générales concernant le projet soumis à la Commission. Les articles tels qu'ils sont actuellement rédigés représentent peut-être ce que l'on peut réaliser de mieux en l'absence de conseils d'experts sur les problèmes extrêmement complexes de nationalité et d'immatriculation, mais ils contiennent néanmoins de nombreux points obscurs. Par exemple, quel critère détermine le pavillon auquel les navires ont droit lorsque, en raison des dispositions de certaines législations, ils ont peut-être le droit d'en battre plusieurs ? C'est, dans une large mesure, en raison de l'existence de ce problème que le Gouvernement du Royaume-Uni a proposé que le paragraphe 1 de l'article 4 traite non de la question de la nationalité, mais de celle de la juridiction à laquelle le navire est soumis lorsqu'il se trouve en haute mer.

42. Le paragraphe 2 de l'article 4, bien qu'inoffensif, présente le même inconvénient car il est théoriquement possible à plus d'un Etat de fournir les documents nécessaires pour prouver que le navire a le droit de battre son pavillon.

43. A son avis, puisqu'il serait sans doute impossible de traiter la question de la double nationalité d'une manière simple et sans entrer dans des détails nombreux et compliqués, il eût suffi d'adopter une disposition concernant la juridiction à laquelle les navires sont soumis en haute mer, et de l'ajouter à la disposition contenue dans l'article 6.

44. M. Zourek a soutenu que les navires ne doivent pas être autorisés à abandonner une nationalité et à en adopter une autre; mais il est certes tout aussi peu souhaitable que les Etats interdisent tout changement de nationalité, comme le font certains d'entre eux.

45. M. SANDSTRÖM relève que l'ordre suivi dans le paragraphe 1 de l'article 4, qui prend comme point de départ la nationalité, semble avoir été renversé dans le paragraphe 2.

46. M. SCALLE considère que l'ensemble du texte proposé est défectueux et peut donner lieu à de nombreux doutes. Le paragraphe 2 de l'article 4, qui se réfère uniquement aux navires de commerce, est en contradiction avec le paragraphe 1, puisque c'est de la nationalité qu'il fait dépendre le droit au pavillon.

47. De plus, l'on ne voit pas clairement s'il est possible, en vertu de l'article 4, de reconnaître plus d'une nationalité. Si tel est le cas, il y aurait là une contradiction flagrante avec l'article 6.

48. M. ZOUREK pense que l'on ferait un grand pas en avant et que l'on supprimerait bien des difficultés si l'on interdisait la double nationalité. La Commission devrait donc adopter une disposition ainsi libellée:

« 1. Un navire ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

2. Afin d'éviter des cas de double nationalité des navires, les Etats sont tenus d'imposer aux propriétaires l'obligation de déclarer par écrit, lors de l'octroi du pavillon ou avant l'immatriculation, qu'ils n'ont pas requis et ne se proposent pas de requérir l'immatriculation du navire dans un autre Etat.

3. S'il s'agit d'un navire qui a été immatriculé auparavant dans un autre Etat, son inscription sur le registre des navires ne sera pas admise avant qu'il ne soit prouvé, au moyen d'un certificat authentique, que le navire en question a été rayé du registre de cet Etat ou que la radiation interviendra *ipso facto* au moment où aura lieu la nouvelle immatriculation. »

49. En ce qui concerne l'objection formulée par M. Sandström et par M. Scelle, il précise, pour défendre le texte présenté par le Sous-Comité, que le critère dominant est la nationalité.

50. Le paragraphe 2 de l'article 4 vise seulement les navires de commerce à cause de la situation spéciale des bâtiments de guerre quant à la preuve de la nationalité; on pourrait l'indiquer dans le commentaire.

51. M. AMADO demande quelle est la raison d'être des mots « dont il fera usage selon ses besoins » qui figurent à l'article 6; ils semblent donner aux navires un prétexte pour changer de pavillon.

52. M. KRYLOV estime que la Commission agit avec précipitation. L'ensemble du projet devrait être revu une nouvelle fois par le Sous-Comité, dont certains membres ont maintenant exprimé des doutes sérieux au sujet du texte proposé.

53. M. SCALLE pense que l'une des raisons pour lesquelles le projet est si défectueux est que le Sous-Comité a hésité entre deux idées: autoriser la double nationalité ou l'interdire complètement.

54. Sir Gerald FITZMAURICE est d'avis que l'on ferait disparaître un grand nombre de difficultés que l'article 4 et, à dire vrai, l'ensemble du projet du Sous-Comité ont soulevées si l'on supprimait la première phrase du paragraphe 1 de cet article, si l'on modifiait la seconde en remplaçant les mots « Ils naviguent sous ce pavillon » par les mots « Ils naviguent sous le pavillon d'un seul Etat », et si l'on rédigeait la fin de la dernière phrase comme suit: « à la juridiction exclusive de cet Etat en haute mer ». Le texte énoncerait alors la condition essentielle: un navire, quels que soient sa nationalité ou les pavillons qu'il a le droit d'arborer, ne peut naviguer que sous un seul pavillon et se trouvera soumis à la juridiction exclusive de l'Etat dont il bat pavillon. Cette disposition serait ainsi en parfaite harmonie avec l'article 6.

55. L'article 5, qui ne paraît présenter aucun inconvénient, est acceptable, bien qu'il puisse exister un lien

réel entre le navire et plus d'un Etat. Toutefois, il n'y a, semble-t-il, aucune manière de surmonter cette difficulté si ce n'est d'adopter le critère du contrôle effectif préconisé par le Royaume-Uni.

56. La disposition proposée par M. Zourek est absolument inapplicable, parce qu'elle donnerait à l'Etat qui a immatriculé le navire un pouvoir de veto absolu sur tout changement d'immatriculation.

57. M. KRYLOV dit que, nonobstant l'argument avancé par Sir Gerald Fitzmaurice au Sous-Comité et devant la Commission, il reste fermement convaincu que la question de la nationalité doit être traitée. En insistant sur la nécessité d'un lien réel entre le navire et l'Etat qui l'a immatriculé, le Gouvernement néerlandais a indiqué un moyen de résoudre le problème. Par conséquent, il faut maintenir la première phrase de l'article 4, bien que sa rédaction soit peut-être défectueuse.

58. La double nationalité est tout aussi peu souhaitable pour les navires que pour les personnes.

59. M. SPIROPOULOS pense, comme M. Krylov, que la Commission ne doit pas passer sous silence l'importante question de la nationalité.

60. Elle doit également décider s'il convient ou non d'interdire la double nationalité des navires, qui est une réalité à l'heure actuelle. Les membres de la Commission savent qu'au moment où la question de la double nationalité des personnes a été discutée à la Conférence pour la codification du droit international, qui s'est tenue à La Haye en 1930, il n'a pas été prévu de sanctions du genre de celles qui sont proposées à l'article 6.

61. M. PAL estime que, vu les décisions prises au sujet des articles 7 et 8, les articles 4, 5 et 6 ne devraient s'appliquer qu'aux navires de commerce.

62. Sir Gerald FITZMAURICE croit que l'observation de M. Pal porte avant tout sur la forme du texte, qui pourrait être revu par le Sous-Comité.

63. Il ajoute que, si son amendement au paragraphe 1 de l'article 4⁹ est adopté, le paragraphe 2 de cet article pourrait devenir le paragraphe 2 de l'article 5, dont le reste demeurerait sans changement. La question de la nationalité serait alors traitée à l'article 5 autant que faire se pourrait; elle serait séparée de la question de la juridiction, ce qui rendrait l'ensemble du projet beaucoup plus clair.

64. M. SCALLE voudrait savoir si l'amendement que Sir Gerald Fitzmaurice propose d'apporter au paragraphe 1 aurait pour effet de rendre définitif le choix du pavillon sous lequel naviguera un navire de commerce.

65. Sir Gerald FITZMAURICE dit qu'il suffirait de prendre des mesures pour que les navires de commerce naviguant en haute mer n'utilisent que le pavillon d'un seul Etat, à la juridiction exclusive duquel ils seraient soumis. La question de la nationalité, à la différence de la question de la juridiction à laquelle le navire est soumis, n'est pas d'une importance capitale pour le droit de la haute mer.

⁹ Voir ci-dessus paragraphe 57.

66. M. SCALLE estime que, dans ce cas, l'article 4 serait complètement inutile parce qu'un navire ne serait soumis à la juridiction de l'Etat dont il bat pavillon que pendant le temps où il arborerait ce pavillon et qu'il pourrait s'y soustraire en cours de route en hissant un autre pavillon, ce qui est en contradiction absolue avec l'article 6. Il est certain que l'on doit chercher à abolir le système frauduleux des immatriculations de complaisance dont se prévalent les propriétaires de certaines navires battant pavillon panaméen ou libérien, par exemple.

67. Sir Gerald FITZMAURICE fait observer que, valable ou non, l'objection s'applique tout autant au texte primitif de l'article 4.

68. M. SCALLE reconnaît qu'il en est ainsi, mais il ajoute qu'il voulait précisément savoir si l'amendement proposé par Sir Gerald Fitzmaurice modifiait à cet égard la portée du texte primitif.

69. M. ZOUREK dit qu'à la session précédente la Commission a adopté un article relatif à la nationalité des navires et qu'aucun argument convaincant n'a été présenté en faveur d'un changement de cette décision. Quoique la thèse de Sir Gerald Fitzmaurice soit différente, il reste persuadé que la question de la nationalité, dont l'importance est capitale et qui est étroitement liée à la liberté de la haute mer, doit être traitée dans le projet, car autrement les navires seraient libres de changer de pavillon même en cours de route. Une disposition semblable à celle adoptée à la session précédente donne certaines garanties contre un tel abus. Il serait difficile de justifier sa disparition.

70. M. SALAMANCA pense que, dans l'état actuel du droit international et devant la diversité des réglementations nationales, la Commission ne peut pas aller plus loin que la disposition générale de l'article 5.

71. Pour ce qui est de la double nationalité, on ne peut établir d'analogie entre les navires et les personnes parce que la nationalité de ces dernières est déterminée par le *jus sanguinis* et le *jus soli*, alors que celle des navires dépend du choix des propriétaires, qui s'inspire souvent de considérations d'ordre économique, et il se peut que certains d'entre eux veuillent changer l'immatriculation de leurs navires pour échapper aux impôts.

72. M. AMADO ne croit pas que Sir Gerald Fitzmaurice ait présenté des arguments qui justifieraient la suppression d'une disposition concernant la nationalité.

73. Il se demande aussi quel serait le lien réel entre l'Etat et le navire si l'on adoptait l'amendement de Sir Gerald Fitzmaurice au paragraphe 1 de l'article 4. Peut-être le seul changement de pavillon a-t-il pour effet de constituer un lien.

74. M. SALAMANCA estime qu'il serait extrêmement difficile de déterminer ce qu'est un lien réel entre un navire et l'Etat où il est immatriculé; l'introduction d'une telle notion dans le texte risque de dépasser le but à atteindre et de soulever certains problèmes relatifs au droit de propriété. Les Etats, notamment ceux dont la flotte de commerce est peu importante et qui doivent

suivre une politique assez libérale, pourraient craindre les changements d'immatriculation, et la Commission devrait en tenir compte.

75. Il est difficile de voir si les dispositions de l'article 9 doivent être observées pour l'application de l'article 5. Dans l'affirmative, il faudrait que ces articles le précisent.

76. M. PADILLA NERVO conclut du débat qu'aucune véritable divergence d'opinions ne sépare les membres de la Commission. Il relève dans le commentaire relatif à l'article 4 que le but principal de cet article est d'éviter le chaos qui résulterait de l'absence de toute autorité sur les navires naviguant en haute mer. Il croit que la confusion vient en grande partie du fait que le même article traite à la fois de la nationalité du navire et de la juridiction à laquelle celui-ci est soumis. Il pense donc, comme Sir Gerald Fitzmaurice, que l'article 4 devrait déterminer la juridiction à laquelle le navire est soumis et que l'article 5 devrait être entièrement consacré à la question de la nationalité. En conséquence, il propose que la première phrase de l'article 4 devienne la deuxième phrase de l'article 5, et que le paragraphe 2 de l'article 4 devienne le paragraphe 2 de l'article 5. L'article 4 se composerait alors de la deuxième phrase du paragraphe 1, telle qu'elle a été amendée par Sir Gerald Fitzmaurice.

77. Sir Gerald FITZMAURICE accepte la proposition de M. Padilla Nervo et fait observer qu'il n'a jamais voulu écarter complètement du projet la question de la nationalité; il a seulement cherché à séparer cette question de celle de la juridiction.

78. Pour M. SPIROPOULOS, si la Commission a l'intention de ne permettre qu'une seule nationalité, il n'y a aucune raison de s'écarter du texte adopté à la session précédente et des critères énoncés dans le texte primitif de l'article 5. Maintenant, il semble qu'il y a contradiction entre les dispositions du texte du Sous-Comité, dont l'article 4 paraît autoriser la double nationalité, alors que l'article 6 prévoit de graves sanctions à l'encontre du navire qui navigue sous plus d'un pavillon.

79. M. ZOUREK ne voit pas l'utilité de la proposition de M. Padilla Nervo.

80. M. SANDSTRÖM croit que le texte primitif des articles 4 et 5 est meilleur, mais il ne peut se prononcer avant d'avoir étudié le libellé de la proposition de M. Padilla Nervo.

81. M. SCELLE, de même, ne pourra voter sur la proposition de M. Padilla Nervo tant que le texte n'en aura pas été distribué.

82. Il répète qu'à son avis les articles, tels qu'ils sont actuellement rédigés, aboutiront exactement au contraire du résultat souhaité, car ils permettent aux navires de se soustraire à la juridiction de l'Etat dont ils battent pavillon en changeant de pavillon.

83. M. AMADO fait observer qu'aux termes de la proposition de M. Padilla Nervo les navires n'ont le droit de naviguer que sous un seul pavillon.

84. M. KRYLOV propose d'ajourner le vote jusqu'à la prochaine séance; il considère que l'article 5 tel qu'il est amendé devrait précéder l'article 4 révisé, de manière que la question essentielle de la nationalité soit traitée la première.

85. Faris Bey el-KHOURI propose la suppression de la seconde phrase de l'article 5 : « Toutefois, aux fins... il doit exister un lien réel entre l'Etat et le navire ». En effet, seul l'Etat intéressé peut se prononcer sur l'existence de ce lien réel et fixer les conditions d'immatriculation de ses navires. La Commission ne doit pas chercher à imposer un contrôle ou des sanctions de cet ordre dans le projet.

Il est décidé d'ajourner le vote sur la proposition de M. Padilla Nervo jusqu'à la séance suivante.

La séance est levée à 13 heures

348^e SÉANCE

Jeudi 17 mai 1956, à 9 h. 30

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Régime de la haute mer (point 1 de l'ordre du jour) (A/2456, A/2934, A/CN.4/97 et Add.1, A/CN.4/99 et Add.1 à 6) <i>(suite)</i> :	
Nouvelle rédaction des articles 4, 5, 6 et 9 proposée par le Sous-Comité <i>(suite)</i>	75
Article unique sur la zone contiguë	79

Président : M. F. V. GARCÍA AMADOR.

Rapporteur : M. J. P. A. FRANÇOIS.

Présents :

Membres : M. Gilberto AMADO, M. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, M. Shushi HSU, 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/2456, A/2934, A/CN.4/97 et Add.1, A/CN.4/99 et Add.1 à 6) *(suite)*

*Nouvelle rédaction des articles 4, 5, 6 et 9 proposée par le Sous-Comité*¹ *(suite)*

Article 4. Statut des navires

Article 5. Droit de pavillon

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen des textes remaniés proposés par le Sous-Comité. Avec les amendements proposés par M. Padilla Nervo à la séance précédente, les articles 4 et 5 seraient libellés comme suit :

¹ A/CN.4/SR.347, paragraphe 37.