

Document:-
A/CN.4/SR.348

Compte rendu analytique de la 348e 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>)*

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.

Article 4

Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat 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.

Article 5

1. Chaque Etat fixe sur son territoire les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. 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.

2. La nationalité d'un navire de commerce, et par suite son droit à battre un pavillon, est prouvée par des documents émanant des autorités de l'Etat dont il bat le pavillon.

2. M. PADILLA NERVO souligne qu'à la séance précédente il s'était préoccupé surtout de trouver la meilleure manière de séparer et de rendre plus claires les dispositions relatives à la nationalité du navire, au droit de pavillon et à la juridiction de l'Etat dont le navire bat le pavillon.

3. Il tient à préciser, néanmoins qu'il n'approuve pas sans réserve le maintien de la troisième phrase du paragraphe 1 de l'article 5; il considère, en effet, que le lien entre le navire et l'Etat dans lequel le navire est immatriculé résulte précisément du fait même que l'Etat accorde sa nationalité au navire. Substituer la condition proposée par le Gouvernement des Pays-Bas aux critères initialement prévus par la Commission dans l'article 5, critères qui ont été établis après étude des dispositions législatives assez discordantes qui régissent l'immatriculation, entraînerait des difficultés, car on ne verrait pas clairement à qui incombe la charge d'établir la réalité du lien. La condition selon laquelle l'existence d'un tel lien serait requise pour que les autres Etats soient tenus de reconnaître la nationalité du navire ne trouve pas de justification dans la pratique internationale. On compte quatorze traités conclus par les Etats-Unis et trente-huit par le Royaume-Uni avec d'autres pays, aux termes desquels les Etats signataires reconnaissent aux navires de leurs co-contractants la nationalité que leur confère la législation interne de l'Etat dont ces navires battent le pavillon. Il y a soixante-treize autres traités qui stipulent que la nationalité d'un navire est régie par la législation de l'Etat auquel ce navire appartient. Par conséquent, la troisième phrase du paragraphe 1 de l'article 5, non seulement est inutile, mais encore pourrait se trouver en conflit avec la pratique internationale.

4. M. Padilla Nervo estime acceptable la disposition de l'article 4 selon laquelle les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et d'où il résulte implicitement qu'aucun changement de pavillon ne peut intervenir en haute mer.

5. M. SCELLE déclare que le texte amendé de l'article 4 marque un progrès sensible sur la rédaction proposée par le Sous-Comité, parce qu'il met en lumière le fait que le droit de battre un pavillon résulte de l'octroi de la nationalité. Il préférerait toutefois que ce qui est implicite fût expressément exprimé dans un deuxième paragraphe qui serait rédigé comme suit:

« Aucun changement de pavillon ne peut donc intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, mais seulement après que les formalités sont accomplies dans l'Etat de la nationalité antérieure et dans celui de la nationalité nouvelle. »

Il s'agit en effet d'empêcher le navire de changer de pavillon en haute mer afin de se soustraire à la juridiction d'un Etat, en vue notamment d'échapper aux sanctions encourues pour un acte contraire aux lois de cet Etat. Il importe que tous les navires de commerce n'aient qu'une nationalité, aisément vérifiable, en particulier par les navires exerçant des attributions de police, et que les changements de nationalité se fassent régulièrement et ouvertement.

6. Sir Gerald FITZMAURICE estime que le texte que M. Scelle propose d'ajouter est une conséquence logique de la disposition qui figure au premier paragraphe. Il est entièrement d'avis qu'un navire ne doit pas pouvoir changer frauduleusement de pavillon en cours de voyage ou d'escale. Toutefois, il se demande si l'on ne pourrait supprimer la dernière partie du texte de M. Scelle, car elle donnerait à l'Etat dont le navire bat pavillon le moyen d'opposer son veto absolu à tout changement d'immatriculation, ce qu'il faut éviter à tout prix car ce serait contraire aux intérêts de la marine marchande et des communications internationales. Le but visé par M. Scelle serait, semble-t-il, atteint si le texte se terminait au mot « escale ».

7. M. SPIROPOULOS considère que le texte de M. Scelle n'est pas entièrement satisfaisant car il semble exclure toute possibilité d'immatriculer le navire dans un autre pays.

8. Sir Gerald FITZMAURICE reconnaît que le mot « escale » prête à ambiguïté. Ce que veut sans doute M. Scelle, c'est qu'un changement d'immatriculation ne puisse se faire qu'au port d'attache ou au port de destination du navire.

9. M. SCELLE confirme l'exactitude de cette interprétation.

10. Il reconnaît le bien-fondé de l'objection faite par Sir Gerald Fitzmaurice à la dernière partie de son texte et précise qu'il n'a nullement voulu laisser entendre que l'armateur ou le capitaine auraient à obtenir l'autorisation de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé avant tout changement d'immatriculation; il a seulement voulu indiquer que les formalités nécessaires pour obtenir le changement devraient avoir été accomplies. S'il en était autrement, rien ne pourrait être fait dans le cas où l'Etat dans lequel le navire est immatriculé refuserait de rayer celui-ci de ses registres.

11. Ce seront les Etats tiers qui apprécieront la réalité du lien entre le navire et l'Etat qui octroie la nouvelle immatriculation et qui, par suite, décideront si le navire a le droit de battre le pavillon de cet Etat. La situation est analogue à celle qui se présente en cas de différend entre deux Etats au sujet de la nationalité d'une personne.

12. M. Scelle est disposé à modifier son texte pour répondre à l'objection de Sir Gerald Fitzmaurice.

13. M. SPIROPOULOS pense que l'on s'est beaucoup exagéré le risque d'abus. Il n'a jamais entendu citer un seul cas où un navire aurait abusivement changé de pavillon en haute mer. Dans ces conditions, il se demande s'il convient que la Commission adopte une disposition de nature à nuire éventuellement aux intérêts légitimes de l'armateur qui désirerait vendre un navire en cours de voyage; il lui paraît toutefois évident que l'on ne saurait demander aux Etats tiers de reconnaître à un navire plus d'un pavillon.

14. La troisième phrase de l'article 5 amendé ² pourrait être retenue; toutefois, les membres de la Commission devront noter que ses dispositions sont moins rigoureuses que celles du texte initial.

15. M. SCELLE, répondant à l'assertion de M. Spiropoulos selon laquelle il n'existe guère d'abus du droit de pavillon, demande comment s'expliquerait autrement l'accroissement prodigieux des flottes de certains petits pays.

16. Au sujet du deuxième argument présenté par M. Spiropoulos, il fait remarquer que la Commission a pour tâche essentielle de sauvegarder l'intérêt général et non l'intérêt des armateurs, quoique, bien entendu, il ne faille pas négliger ce dernier. Il importe donc que le texte de l'article 4 soit aussi explicite que possible, de façon qu'il n'y ait pas de doute quant à la juridiction à laquelle est soumis un navire en haute mer.

17. M. SANDSTRÖM persiste à croire que l'ordre suivi dans les articles 4 et 5 n'est pas satisfaisant: il paraît plus indiqué de commencer par établir le principe de la nationalité. La disposition aux termes de laquelle les navires naviguent sous un seul pavillon pourrait figurer à l'article 6. Ces questions pourront utilement être renvoyées au Sous-Comité.

18. Faris Bey el-KHOURI pense qu'il ne s'agit pas de savoir si un navire peut changer de pavillon en haute mer mais bien si un navire peut être immatriculé dans plusieurs Etats. Il estime donc que la disposition qui figure à la première phrase du texte de l'article 4 adopté à la session précédente est tout à fait suffisante, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'entrer davantage dans les détails.

19. Comme il l'a fait valoir à la séance précédente ³, il convient de supprimer la troisième phrase du paragraphe 1 de l'article 5, parce qu'il appartient à l'Etat intéressé lui-même d'établir s'il existe un lien réel entre lui et le navire dont le propriétaire demande l'immatriculation. On ne doit pas soupçonner les Etats d'agir frauduleusement à cet égard.

20. Le PRÉSIDENT met aux voix le texte de l'article 4 tel qu'il a été amendé par M. Padilla Nervo ⁴.

Par 14 voix contre zéro, avec une abstention, le texte de l'article 4, tel qu'il a été amendé par M. Padilla Nervo, est adopté.

21. M. PADILLA NERVO demande que le texte que M. Scelle a proposé d'ajouter à l'article 4 sous forme

de deuxième paragraphe soit mis aux voix en deux parties, la première se terminant par les mots « ou d'une escale », parce qu'il serait préférable, comme il l'a lui-même soutenu à la séance précédente ⁵, de ne traiter à l'article 4 que la question du pavillon et de la juridiction. Il aurait satisfaction si la dernière partie du texte de M. Scelle était modifiée de façon qu'il n'y soit plus question de la nationalité; autrement, ce texte interdirait un changement légitime de pavillon en cours de voyage.

22. Sir Gerald FITZMAURICE demande si M. Scelle accepterait de modifier la dernière partie de son texte et de la rédiger comme suit: « mais seulement après que les démarches nécessaires ont été faites dans... ».

23. M. SCELLE ne peut accepter de ne pas mentionner les « formalités ».

24. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, ne sait pas exactement ce que M. Scelle entend par « formalités ». Puisque certains Etats refusent d'autoriser les propriétaires à faire rayer des navires de leur registre d'immatriculation, il serait certes assez étranger de stipuler qu'une demande de changement d'immatriculation doit avoir été présentée.

25. M. SCELLE soutient que l'armateur ou le capitaine doit être tenu, d'une part, d'aviser les autorités de l'Etat où le navire est immatriculé de son intention de faire immatriculer le navire dans un autre Etat et, d'autre part, de présenter à ce dernier la demande voulue; autrement, il serait facile aux armateurs d'abandonner un pavillon et d'en arborer un autre selon leur convenance.

26. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, ne parvient pas à comprendre ce que signifie le mot « donc » dans le texte de M. Scelle puisque, aux termes du paragraphe 1 de l'article 4, un navire ne peut naviguer que sous un pavillon et qu'il continuera d'en être ainsi lorsqu'il aura changé de pavillon.

27. M. SCELLE fait observer que l'article 4 ne précise pas la durée de l'obligation.

28. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, ne voit pas d'objections à ce qu'un navire change de pavillon en cours de voyage lorsque les formalités nécessaires pour un changement d'immatriculation ont été régulièrement accomplies. Il croit que le cas est assez courant.

29. M. SCELLE signale qu'avec ce système il serait impossible d'établir à quelle juridiction le navire est soumis.

30. M. SANDSTRÖM demande si, étant donné que certains Etats interdisent la vente à des étrangers de navires inscrits sur leur registre d'immatriculation, il suffira de prescrire que l'armateur ou le capitaine doit présenter une demande de changement d'immatriculation.

31. M. SCELLE suppose que dans une telle éventualité le navire sera conduit dans un autre pays où la vente est autorisée. C'est dans cette hypothèse que la double nationalité a tant d'utilité pour les armateurs et leur

² Voir ci-dessus paragraphe 1.

³ A/CN.4/SR.347, paragraphe 88.

⁴ Voir ci-dessus paragraphe 1.

⁵ A/CN.4/SR.347, paragraphe 79.

permet de faire changer l'immatriculation de leurs navires de façon parfaitement légitime.

32. Le PRÉSIDENT met aux voix en deux parties le deuxième paragraphe que M. Scelle a proposé d'ajouter à l'article 4⁶: d'abord jusqu'aux mots: « ou d'une escale; puis le reste du texte.

Par 8 voix contre zéro, avec 7 abstentions, la première partie du texte de M. Scelle est adoptée.

Par 6 voix contre 3, avec 6 abstentions, le reste du texte de M. Scelle est rejeté.

33. Sur demande de M. PAL, le PRÉSIDENT met aux voix le texte amendé de l'article 5⁷, d'abord phrase par phrase, puis dans son ensemble.

A l'unanimité, la première phrase est adoptée.

Par 14 voix contre zéro, avec une abstention, la deuxième phrase est adoptée.

Par 9 voix contre 3, avec 3 abstentions, la troisième phrase est adoptée.

A l'unanimité, le deuxième paragraphe est adopté.

Par 11 voix contre zéro, avec 4 abstentions, l'ensemble de l'article 5 est adopté.

34. M. PADILLA NERVO, expliquant son vote sur la troisième phrase, dit qu'il pense comme Faris Bey el-Khouri qu'elle n'aurait pas dû figurer dans l'article parce qu'elle est contraire à la pratique internationale. Un grand nombre de traités ne reconnaissent entre le navire et l'Etat où il est immatriculé, aucun lien autre que celui de la nationalité.

35. Sir Gerald FITZMAURICE a voté pour l'article parce que, s'il est loin d'être parfait, il représente ce que l'on peut faire de mieux à l'heure actuelle. Bien que le principe énoncé à l'article 5 soit à la fois valable et nécessaire, Sir Gerald aurait préféré que la Commission adoptât comme critère le pouvoir de l'Etat dont le navire bat pavillon d'exercer effectivement son contrôle sur le navire lorsqu'il navigue en haute mer ainsi que le Gouvernement du Royaume-Uni l'a proposé, d'autant plus que certains Etats ont tendance à accorder le droit d'arborer leur pavillon alors qu'ils ne peuvent exercer de contrôle sur les navires dont il s'agit ou en répondre sur le plan international.

36. M. SALAMANCA répète que l'adoption de la troisième phrase du paragraphe 1 ne présente aucun avantage parce que la disposition aux termes de laquelle il doit exister un lien réel entre l'Etat et le navire est beaucoup trop vague et imprécise.

37. Faris Bey el-KHOURI, expliquant son vote, indique que l'on peut formuler une autre objection contre le critère énoncé dans la troisième phrase du paragraphe 1: ce critère pourrait empêcher les navires appartenant à l'Organisation des Nations Unies d'arborer le pavillon d'un Etat Membre parce que, mise à part la qualité de Membre de l'Organisation des Nations Unies, il serait

peut-être impossible d'établir l'existence d'un lien entre le navire et l'Etat en question.

38. M. ZOUREK demande que l'ordre des articles 4 et 5 soit interverti de façon que la disposition relative au principe fondamental de la nationalité vienne la première comme l'a suggéré M. Krylov à la séance précédente⁸.

Il en est ainsi décidé.

Article 6. Navires naviguant sous deux pavillons

39. Le PRÉSIDENT met aux voix le texte proposé par le Sous-Comité pour l'article 6.

Par 12 voix contre zéro, avec 3 abstentions, l'article 6 tel qu'il a été remanié par le Sous-Comité est adopté.

Article 9. Signaux et règles pour la prévention des abordages

40. M. SALAMANCA indique qu'il faudra préciser dans le commentaire que l'alinéa 1 du texte du Sous-Comité, qu'il n'est pas nécessaire de modifier, vise les normes internationales minimales formulées par l'Organisation internationale du Travail.

Il en est ainsi décidé.

41. M. SPIROPOULOS ne voit aucune raison de s'occuper de toute une série de questions, comme celles énumérées aux alinéas 1 et 2, qui sortent complètement du cadre du travail de codification auquel se livre la Commission. Il préfère donc le texte primitif de l'article, qui traite uniquement des signaux et des règles pour la prévention des abordages.

42. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, fait observer que les questions visées aux alinéas 1 et 2 sont également d'une importance capitale pour la sauvegarde des vies et des biens en mer. Le Sous-Comité a simplement comblé certaines lacunes du texte initial.

43. M. ZOUREK dit que le mot « notamment » montre bien que l'énumération faite dans les trois alinéas n'est pas exhaustive; il pense comme le Rapporteur spécial qu'il ne suffirait pas de traiter uniquement des signaux et des règles pour la prévention des abordages.

44. M. AMADO préfère le texte initial de l'article 9. Il est inutile d'exiger des Etats qu'ils édictent des règles concernant les questions visées aux alinéas 1 et 2 du texte du Sous-Comité, étant donné qu'ils le feront de toute façon, dans leur propre intérêt.

45. Le PRÉSIDENT met aux voix chacun des alinéas du texte proposé par le Sous-Comité pour l'article 9, puis l'ensemble de l'article.

Par 13 voix contre zéro, avec 2 abstentions, l'alinéa 1 est adopté.

Par 11 voix contre une, avec 3 abstentions, l'alinéa 2 est adopté.

A l'unanimité, l'alinéa 3 est adopté.

A l'unanimité, l'ensemble de l'article 9, tel qu'il a été remanié par le Sous-Comité, est adopté.

⁶ Voir ci-dessus paragraphe 5.

⁷ Voir ci-dessus paragraphe 1.

⁸ A/CN.4/SR.347, paragraphe 87.

46. M. AMADO indique qu'il s'est abstenu de voter sur l'alinéa 1. Comme l'alinéa 3 est le plus important il propose de le placer en tête.

Il en est ainsi décidé.

Article unique sur la zone contiguë

47. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner le projet d'article unique sur la zone contiguë adopté à la cinquième session (A/2456, paragraphe 105). Il appelle son attention sur une proposition présentée par Sir Gerald Fitzmaurice qui tend à amender l'article de la manière suivante:

Troisième ligne:

Supprimer les mots « et de réprimer ».

Sixième ligne:

Supprimer les mots « ou à sa législation en matière d'immigration ».

Ajouter les paragraphes 2 et 3 nouveaux ci-après:

« 2. Le pouvoir de contrôle reconnu au paragraphe précédent ne modifie pas le régime juridique des eaux dans lesquelles il est exercé, et qui sont et demeurent parties de la haute mer, et, en outre, ce pouvoir n'habilite pas l'Etat riverain à revendiquer ou à exercer une compétence générale sur ces eaux ou des droits exclusifs dans celles-ci. »

« 3. Dans les régions de mer situées au large de la jonction de deux ou plusieurs Etats limitrophes, lorsque l'établissement d'une zone contiguë par l'un de ces Etats aurait pour effet de ne laisser subsister, en dehors de cette zone, aucune autre voie d'accès aux ports d'un autre Etat, aucun des Etats intéressés ne peut établir une zone contiguë sans un accord préalable entre ces Etats sur la délimitation de leurs zones respectives. »

48. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, rappelle que la Commission a eu des doutes quant à la portée exacte du texte qu'elle avait adopté à la cinquième session et dont certains points, notamment la nature juridique des mesures de contrôle que l'Etat riverain peut prendre dans la zone contiguë, appellent quelques observations. Bien entendu, la nature juridique de la zone contiguë ne pose aucun problème, parce que cette zone fait évidemment partie de la haute mer. Il y a opposition entre l'opinion du Royaume-Uni et celle de divers membres de la Commission. La question a été soulevée à une séance précédente à propos de l'article 22 lorsque Sir Gerald Fitzmaurice a contesté le droit de commencer la poursuite dans la zone contiguë⁹. La Commission a alors renvoyé l'examen de la question jusqu'au moment où elle aurait étudié l'article sur la zone contiguë.

49. La proposition de Sir Gerald Fitzmaurice suit de près l'observation du Gouvernement du Royaume-Uni (A/CN.4/99/Add.1, page 93), seul gouvernement qui ait abordé la question. Au sujet de la proposition de supprimer les mots « et de réprimer », M. François fera

observer que ces mots ne figuraient pas dans le texte établi à la troisième session mais qu'ils ont été ajoutés à la cinquième session (A/2456, paragraphes 105 et 106). Cet amendement est inacceptable parce que le mot « réprimer » complète la compétence de l'Etat riverain. Si un navire approche de la côte, l'Etat riverain peut prendre les mesures nécessaires pour empêcher une infraction; mais, si le navire quitte la mer territoriale après y avoir commis une infraction, il est nécessaire de donner à l'Etat riverain le droit de punir le délinquant.

50. Sir Gerald Fitzmaurice exposera sans aucun doute les raisons pour lesquelles il propose de supprimer, à la sixième ligne, les mots « ou à sa législation en matière d'immigration ».

51. Les questions soulevées par le Gouvernement du Royaume-Uni sont les seules qu'il y ait lieu d'examiner à ce stade du débat. Il sera préférable d'étudier les autres aspects du sujet, tels que le rapport entre la zone contiguë et la mer territoriale et — problème signalé par M. Scelle¹⁰ — le rapport entre la zone contiguë et le plateau continental, lorsque l'on abordera ces points particuliers. La Commission devrait donc en ajourner l'étude et limiter le débat à la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice.

52. Le PRÉSIDENT rappelle le débat sur la zone contiguë auquel le droit de poursuite¹¹ a donné lieu, et dit qu'il y a deux grands problèmes à examiner. D'abord, la question importante des conséquences juridiques de l'existence de la zone contiguë en ce qui concerne le droit de poursuite. La nature juridique de la zone contiguë implique-t-elle le droit pour l'Etat riverain d'exercer un contrôle afin de prévenir et de réprimer les infractions à des réglementations particulières ou bien la zone contiguë doit-elle être soumise à l'ensemble de la législation de l'Etat riverain quoiqu'elle fasse partie de la haute mer? Les réponses que l'on donnera à ces questions influenceront évidemment sur le droit de poursuite.

53. Ensuite, il faut se demander si, dans la zone contiguë, l'Etat riverain peut protéger ses droits, notamment en ce qui concerne ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire, ou sa législation en matière d'immigration, en prenant des mesures différant à certains égards de celles qu'il peut prendre à cette fin dans sa mer territoriale.

54. M. KRYLOV dit que le Président a montré que la question était beaucoup plus complexe que la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice ne le laisserait supposer. Le problème de la conservation des ressources biologiques de la haute mer est également en cause. De plus la question de la zone contiguë est soulevée dans certains des articles du projet et aussi dans la proposition du Gouvernement indien concernant l'article 22¹². Même si l'on négligeait la question de la mer territoriale et du plateau continental, il y aurait évidemment bien des aspects du sujet à examiner. En ce qui concerne la pêche, par exemple, le Gouvernement norvégien

¹⁰ A/CN.4/97, paragraphe 35.

¹¹ A/CN.4/SR.344, paragraphes 5 à 34.

¹² A/CN.4/97/Add.1, paragraphe 151.

⁹ A/CN.4/SR.344, paragraphes 22 et 25.

et le Gouvernement islandais ont proposé d'établir une institution assez semblable à la zone contiguë¹³. Il faut élargir la notion plutôt que la restreindre, comme la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice paraît l'impliquer. M. Krylov n'attache aucune importance à la nature juridique de la zone du point de vue théorique. Ce qui importe, c'est l'aspect économique, et particulièrement la question des pêcheries, que le moment est venu d'examiner plus complètement. Il faut étudier la zone contiguë par rapport à la mer territoriale; les autres aspects de la question, tels que l'application de la législation en matière d'immigration, sont d'importance secondaire.

55. D'après M. HSU la lecture du rapport du Rapporteur spécial (A/CN.4/97) donne l'impression que le problème de la zone contiguë ne soulève que des questions de police douanières et autres du même ordre. C'était peut-être vrai autrefois, mais il n'en est plus ainsi. Il se demande si le texte proposé offre une base suffisante pour une étude complète de la zone contiguë; en effet, il serait utile, pour traiter d'autres problèmes, d'avoir une définition des principes qui régissent cette zone. En négligeant d'importants aspects de la question, tels que la limite des trois milles et la sécurité, la Commission ne fera que favoriser le désordre dans le droit international de la mer.

56. M. SALAMANCA partage l'opinion de M. Krylov. Pour que le rapport soit bien équilibré, la question de la zone contiguë doit être subordonnée aux décisions relatives à la conservation des ressources biologiques de la mer et à la mer territoriale, qui sont des sujets extrêmement importants. Il n'y a aucun inconvénient à se saisir immédiatement des deux premiers amendements proposés par Sir Gerald Fitzmaurice, mais il y aurait lieu d'ajourner l'étude des nouveaux paragraphes qu'il propose d'adopter. L'aspect extra-juridique de la question n'est pas négligeable, et il ne faut pas oublier que peut-être l'Assemblée générale voudra modifier le rapport de la Commission pour le renvoyer à une conférence diplomatique. Toutefois, l'ajournement ne devrait pas être *sine die*.

57. M. PAL pensait que le débat serait d'une portée plus limitée. Le mot « contiguë » semble avoir soulevé des difficultés. A sa troisième session, la Commission a considéré que la zone contiguë était une région de douze milles de large, située en dehors de la mer territoriale, dans laquelle certains droits étaient accordés à l'Etat riverain à des fins particulières de contrôle. A sa cinquième session, après avoir examiné les observations des gouvernements, et notamment celle du Gouvernement des Pays-Bas, la Commission a ajouté les expressions « et de réprimer » et « ou à sa législation en matière d'immigration ». Toutefois, la largeur de la zone est restée fixée à douze milles. Ensuite, elle a décidé de ne pas étudier le droit de poursuite, qui se rattache à la question de la zone contiguë, avant d'avoir revu cette dernière¹⁴. Nul n'a jamais suggéré que la zone contiguë

devait avoir une largeur supérieure à douze milles, ou que les droits que peut y exercer l'Etat riverain devaient être plus étendus que ceux prévus à la cinquième session. Le débat devrait donc bien se limiter à la question de la zone contiguë au sens technique de l'expression.

58. Dans les articles relatifs à la pêche, le mot « contigu » est employé dans un sens tout différent et ne présente aucun intérêt immédiat pour la Commission. Ce qu'il convient d'examiner maintenant dans le cadre de la définition de 1953, c'est la question de savoir s'il faut conserver l'article dans sa forme actuelle ou accepter la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice.

59. M. SPIROPOULOS déclare qu'il n'a pas été convaincu par les arguments des membres de la Commission qui doutent qu'il soit opportun d'examiner immédiatement la question de la zone contiguë. Le texte de l'article ne contient aucune disposition relative à la pêche dans la mer territoriale. La tâche de la Commission consiste à définir le statut juridique de la zone contiguë et les droits de l'Etat riverain dans cette zone. Cette question est assez éloignée de celle des pêcheries, et il est donc tout indiqué de l'examiner. Il y a, certes, un rapport entre ce problème et celui de la mer territoriale, mais peu importe celui des deux qui sera étudié en premier.

60. Quant à la suggestion de M. Pal, d'après qui le choix est limité à l'article tel qu'il a été rédigé, et à la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice, M. Spiropoulos fait observer que les résolutions 798 (VIII) et 899 (IX) de l'Assemblée générale autorisent la Commission à procéder, au besoin, à la révision des articles.

61. Sir Gerald FITZMAURICE partage les opinions exprimées par M. Pal et par M. Spiropoulos. Il s'agit essentiellement d'une question de codification. Du point de vue purement juridique, la question d'une juridiction exclusive sur les pêcheries est liée à celle de la mer territoriale, en ce sens qu'aucune juridiction exclusive ne peut être invoquée si ce n'est dans la mer territoriale. Ce principe est généralement admis, et la question ne peut être étudiée que dans le cadre du chapitre consacré à la mer territoriale. Si la Commission l'adoptait lors de l'examen de la question de la zone contiguë, ce serait aller à grand pas vers la suppression d'une distinction essentielle entre la zone contiguë et la mer territoriale, distinction qui apparaît dans le fait que le concept qui est à la base de la zone contiguë, encore qu'il soit loin d'être généralement reconnu, est que les droits de l'Etat riverain à l'intérieur de cette zone doivent être limités à certaines questions touchant aux intérêts de l'Etat riverain pris en tant que puissance publique. Il n'y a pas de droits privés en jeu comme dans le cas des pêcheries.

62. Sir Gerald Fitzmaurice a été surpris par la proposition de M. Krylov car, à moins que la Commission n'accepte de s'écarter du droit en vigueur, la question de la juridiction exclusive sur les pêcheries n'a pas à être examinée à propos de la zone contiguë.

63. Se réservant de revenir sur cette question et passant à ses deux premiers amendements, Sir Gerald Fitzmaurice fait observer que la distinction établie par le Rapporteur spécial entre les navires entrants et les navires sortants

¹³ A/CN.4/99/Add.1, pages 48 à 50, et A/CN.4/99/Add.2, pages 5 à 10.

¹⁴ A/CN.4/SR.344, paragraphe 34.

n'apparaît pas clairement dans le texte actuel de l'article. L'idée sur laquelle repose la première proposition de Sir Gerald est qu'un navire entrant n'a pas encore atteint la zone dans laquelle il pourrait commettre une infraction et qu'il n'est donc pas question de répression dans son cas. Si cela pouvait être exprimé clairement, Sir Gerald retirerait sa proposition.

64. En ce qui concerne le deuxième amendement, qui tend à supprimer les mots « ou à sa législation en matière d'immigration », les arguments qui motivent l'observation du Gouvernement du Royaume-Uni (A/CN.4/99/Add.1, page 93) méritent d'être pris en considération, malgré leur caractère indirect. La Commission a interprété le mot « immigration » comme englobant aussi l'émigration (A/2456, paragraphe 111). S'il est raisonnable d'exercer un contrôle sur l'immigration, en revanche une réglementation de l'émigration pourrait donner lieu à des abus, tels que l'arrestation, en dehors de la mer territoriale, de réfugiés politiques quittant un pays à bord d'un navire étranger. En outre, point n'est besoin de donner ces droits à l'Etat riverain dans la zone contiguë, puisque cet Etat pourrait sans la moindre difficulté contrôler l'immigration dans ses eaux intérieures ou dans sa mer territoriale. Toutefois, si l'on trouvait un autre moyen d'atteindre l'objectif visé par sa proposition, Sir Gerald Fitzmaurice n'insisterait pas pour l'adoption de cet amendement.

65. M. HSU pense comme M. Spiropoulos que la définition de la zone contiguë, telle qu'elle a été rédigée, n'est pas intangible. L'Assemblée générale a prié la Commission d'assurer la concordance des projets d'articles et, pour ce faire, il faudra inévitablement modifier les textes.

66. En ce qui concerne l'ordre de discussion des divers problèmes, et bien qu'il n'ait pas d'opinion bien arrêtée en la matière, M. Hsu suggère que la zone contiguë soit étudiée en dernier.

67. Le PRÉSIDENT déclare que la Commission a parfaitement le droit de modifier ses décisions antérieures quelles qu'elles soient, mais auparavant il désire appeler son attention sur certains aspects du problème.

68. Tout d'abord, la question de l'extension de la zone contiguë n'affecte pas le projet d'article. Il est exact que la définition de la zone contiguë limitant celle-ci à une distance de douze milles comptée à partir de la ligne de base depuis laquelle on mesure la largeur de la mer territoriale énonce bien une mesure précise. Toutefois, en adoptant cet article, la Commission pensait que la largeur de la mer territoriale était inférieure à douze milles. En tout état de cause, la distance adoptée à la cinquième session était considérée comme provisoire et sujette à modification en fonction de la décision relative à la largeur de la mer territoriale.

69. Le Président ne voit aucun intérêt à ajourner l'examen de la question de la zone contiguë, qui est liée à des problèmes tels que la police douanière et autres problèmes similaires qui se posent en dehors de la mer territoriale. Ces problèmes ne sont pas liés à ceux de la pêche, qui devront être réglés dans les articles relatifs

à la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

70. M. SALAMANCA fait observer que l'examen d'un aspect particulier d'une question quelconque est inévitablement lié à l'étude des autres aspects de la même question. Ajourner une question ne signifie pas que l'on préjuge sa solution.

71. M. SPIROPOULOS se demande si, au cas où la largeur de la mer territoriale serait portée à douze milles, ce qui, par voie de conséquence, éliminerait la zone contiguë, les Etats seraient obligés d'accepter cette situation. Il est fort possible que certains Etats préfèrent une limite de trois ou six milles, et dans ce cas la question de la zone contiguë présente un intérêt considérable. Indépendamment de la question de la mer territoriale, M. Spiropoulos ne peut pas accepter que la limite de douze milles soit obligatoire. Il s'agit là non de l'exécution d'une obligation mais de l'exercice d'un droit. Les autres aspects du problème qui ont été évoqués sont sans relation avec la question de la zone contiguë.

72. M. ZOUREK explique qu'à l'origine il jugeait préférable de s'occuper en premier lieu de la mer territoriale. Toutefois, il a abandonné cette idée pour des raisons d'ordre technique. Sous réserve de la fixation de sa largeur, la zone contiguë peut fort bien être examinée immédiatement. Comme on l'a signalé, le problème fondamental consiste à en définir la nature de la zone contiguë, car l'existence de cette zone n'est pas contestée; or, ce concept englobe la question de savoir si l'Etat riverain a le droit d'étendre l'application de sa législation jusqu'à un certain point de la haute mer ou s'il a simplement le droit de veiller à empêcher les infractions à ses lois. Cette distinction est essentielle, et c'est à elle que sont dues les différences entre le texte de la troisième session et celui de la cinquième; ce dernier, en effet, prévoyait l'extension de certains droits. Il y a aussi la question des catégories d'intérêts en jeu. Ces deux questions peuvent être examinées, et M. Zourek s'opposerait à toute proposition tendant à en ajourner l'examen.

73. M. KRYLOV reste d'avis qu'il serait souhaitable de régler tout d'abord la question extrêmement importante de la conservation et d'ajourner l'étude des aspects juridiques, plus théoriques, évoqués par le Rapporteur spécial et traités par Sir Gerald Fitzmaurice dans sa proposition. Toutefois, M. Krylov n'insiste pas sur ce point.

74. En réponse à M. Krylov, M. SPIROPOULOS signale que la question de la zone contiguë ne saurait porter atteinte au droit pour l'Etat riverain de réglementer la pêche au-delà de sa mer territoriale car, ce droit lui étant reconnu sur la partie de la haute mer située en face de ses côtes, il va sans dire que la zone contiguë y est comprise.

La séance est levée à 13 h. 10.