

Document:-
A/CN.4/SR.367

Compte rendu analytique de la 367^e séance

sujet:
Droit de la mer – le régime des eaux territoriales

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>)*

101. Sir Gerald FITZMAURICE est d'accord avec M. Sandström pour estimer que le cas est régi par l'article 16, dans la mesure où il s'agit uniquement du droit de passage inoffensif. Mais le paragraphe 3 de l'article 18 autorise l'Etat riverain à suspendre l'exercice du droit de passage dans certaines circonstances, tandis que le paragraphe 4 précise qu'il ne peut y avoir de suspension du droit de passage inoffensif pour les navires étrangers dans les détroits qui servent normalement à la navigation internationale entre deux parties de la haute mer. Le problème posé par l'observation du Gouvernement d'Israël consiste à savoir si l'exception prévue au paragraphe 4 peut être étendue au cas de détroits qui ne font pas communiquer deux parties de la haute mer mais représentent la seule voie d'accès à un port situé dans un autre pays.

102. M. KRYLOV dit que la question paraît bien plus de celles qui peuvent être soumises à la Cour internationale de Justice que de celles qui appellent de la part de la Commission l'énoncé d'une règle générale. Le plus que l'on puisse faire serait de mentionner le problème dans le commentaire accompagnant l'article 18.

Après un nouvel échange de vues, il est décidé que la question posée par le Gouvernement israélien se rapporte à un cas exceptionnel qui ne se prête pas à la formulation d'une règle générale.

103. M. ZOUREK propose que le Comité de rédaction étudie la possibilité de remplacer les mots « les détroits qui servent normalement aux fins de la navigation internationale », au paragraphe 4 de l'article 18, par les mots « les détroits ayant un caractère international ».

L'article 18 est renvoyé au Comité de rédaction pour qu'il y incorpore l'adjonction proposée par le Gouvernement norvégien et étudie l'amendement de M. Zourek.

La séance est levée à 13 h. 10.

367^e SÉANCE

Jeudi 14 juin 1956, à 9 h. 30

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Régime de la mer territoriale (point 2 de l'ordre du jour) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 et Add. 1 et 2) (suite) :	
Article 19. Devoirs des navires étrangers pendant le passage	219
Article 20. Taxes à percevoir sur les navires étrangers . .	222
Article 21. Arrestation à bord d'un navire étranger . . .	223
Article 22. Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile	224
Article 23. Navires d'Etat exploités à des fins commerciales	225
Article 24. Navires d'Etat affectés à des fins non commerciales	225
Article 25. Passage des navires de guerre	227

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. 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 mer territoriale (point 2 de l'ordre du jour)
(A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 et Add.1 et 2) (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale.

Article 19. Devoirs des navires étrangers pendant le passage

2. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, signale que le Gouvernement de l'Inde a proposé d'ajouter à l'article le texte suivant, qui en deviendrait l'alinéa a):

Le commerce des armes, munitions et matériel de guerre, ainsi que le commerce d'autres produits et marchandises destinés, directement ou indirectement, à l'approvisionnement de forces militaires.

S'il s'agit de la sécurité du trafic, le cas est déjà prévu à l'alinéa a) du texte actuel. Si l'on envisage au contraire, comme cela est plus probable, une intervention de l'Etat riverain dans le transport de matériel destiné aux forces militaires d'un autre pays, il y a là une restriction grave au droit de passage, qui appelle un examen attentif.

3. Le Gouvernement de la Turquie propose d'ajouter un deuxième paragraphe libellé comme suit: « Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface ». Pareille disposition figure déjà au paragraphe 3 de l'article 25 relatif au passage des navires de guerre, mais le Gouvernement turc voudrait qu'elle soit supprimée de l'article 25 pour être reprise dans les règles générales relatives au droit de passage inoffensif, de manière qu'elle s'applique à tous les sous-marins, qu'il s'agisse ou non de navires de guerre. Le Rapporteur spécial dit qu'à sa connaissance c'est seulement pendant la première guerre mondiale que des sous-marins ont servi à des fins non militaires. Il ne semble donc guère nécessaire d'apporter au projet la modification proposée. Néanmoins, si la Commission juge utile de prévoir l'éventualité d'un retour à ce précédent, le Rapporteur spécial n'y voit pas d'objection.

4. Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine propose d'ajouter, à l'alinéa c), après les mots « des ressources biologiques », les mots « minérales et autres ». Ici non plus le Rapporteur spécial ne pense pas qu'un changement soit nécessaire, mais il ne s'y oppose pas.

5. Le Gouvernement de la Yougoslavie propose de donner à l'article la rédaction suivante:

Sauf dispositions contraires des présentes règles, les navires étrangers qui usent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain, notamment en ce qui concerne:

- a) Le port du pavillon national;
- b) L'utilisation de la route prescrite pour la navigation internationale;
- c) Le respect des règlements relatifs à l'ordre public et à la sécurité, de même que des règlements douaniers et sanitaires.

[Les anciens alinéas a) à e) subsisteraient et deviendraient les alinéas d) à h).]

Certains points de cet amendement inspirent des doutes au Rapporteur spécial. Le remplacement des mots « en conformité avec les présentes règles et les autres règles du droit international » par les mots « sauf dispositions contraires des présentes règles » jouerait en faveur de l'Etat riverain; en effet, il surgira nécessairement des questions qui ne trouveront pas leur solution dans le projet de la Commission. Le Rapporteur préfère donc le texte actuel. Il n'a cependant rien à objecter contre l'insertion des alinéas a) et b) proposés — bien qu'elle ne paraisse pas s'imposer. L'alinéa c) fait une place à la notion d'« ordre public »; or la Commission s'est déjà refusée à admettre cette notion, qui lui paraissait trop vague. De manière plus générale, il semble douteux qu'il conviennet d'ajouter trois nouveaux termes à une énumération qui n'a jamais prétendu être complète, comme le prouve la présence du mot « notamment ».

6. Le Gouvernement du Liban propose de permettre à l'Etat riverain de suspendre l'application de cet article en temps de guerre ou en cas de circonstances exceptionnelles officiellement proclamées. Le Rapporteur ne peut recommander à la Commission d'adopter cette proposition. La suspension de l'application de l'article est déjà prévue, puisque la Commission a décidé que les dispositions du projet ne s'appliqueraient pas en temps de guerre; d'autre part, l'expression « circonstances exceptionnelles » est trop vague.

7. M. PAL, revenant à la proposition présentée par le Gouvernement de l'Inde, confirme l'exactitude de l'interprétation donnée par le Rapporteur spécial: il ne s'agit pas ici de la sécurité de la navigation et l'amendement est bien dirigé contre le commerce des armes. Il ne paraît donc pas indiqué d'insérer à l'article 19 le texte proposé. Si les lois et règlements de l'Etat riverain en matière de commerce des armes sont conformes aux règles du droit international, la question se trouvera déjà réglée par l'article 19. Dans l'hypothèse contraire, il semble qu'il faille une disposition séparée — à supposer que la Commission soit disposée à pourvoir au développement du droit international dans ce cas. D'après M. Pal, les lois et règlements précités sont parfaitement conformes à la pratique internationale, et par conséquent, même en l'absence d'une clause particulière à cet effet, ils seront visés par l'article.

8. M. HSU déclare, à propos de la suggestion faite par le Gouvernement de l'Inde, qu'il est du devoir de la Commission de fournir une réponse aux gouvernements qui ont présenté des observations et, si elle n'adopte pas leurs propositions, de dire pourquoi. Les observations du Gouvernement de l'Inde posent un problème

très sérieux qui, comme l'a remarqué le Rapporteur spécial, exige un examen attentif de la part de la Commission. M. Hsu juge la proposition indienne quelque peu prématurée et dénuée de fondement. A vrai dire, il ne peut concevoir une situation où elle trouverait à s'appliquer. Si tous les pays du monde étaient réunis dans le cadre d'un Etat mondial, les divers gouvernements — qui auraient plutôt alors le caractère d'administrations provinciales — ne seraient évidemment pas autorisés à réglementer par eux-mêmes le commerce des armes. Dans l'état de choses actuel, la disposition envisagée ne saurait non plus être appliquée. La guerre a été déclarée hors la loi, sauf en cas de légitime défense ou lorsqu'il s'agit, pour un Etat, de s'acquitter des obligations qui lui incombent en sa qualité de Membre de l'Organisation des Nations Unies. Dans ces conditions, si la guerre éclate, aucun Etat ne pourra rester neutre: chacun devra intervenir, que ce soit en exécution de ses obligations envers les Nations Unies ou pour les besoins de sa légitime défense. Les Etats restent donc tenus de se livrer à des préparatifs militaires et le fait, pour un Etat, d'acheminer le matériel destiné à ses forces armées par la mer territoriale d'un autre Etat ne saurait constituer un abus du droit de passage inoffensif. De l'aveu général, dans la période de transition actuelle, où le monde tend vers plus d'unité, il est souvent difficile de savoir quelle est la solution à adopter sur le plan international. Néanmoins, M. Hsu considère que la proposition du Gouvernement de l'Inde va trop loin.

9. M. SANDSTRÖM ne peut se rallier à la proposition du Gouvernement de l'Inde bien qu'elle lui paraisse digne d'intérêt pour autant qu'il faille y voir un pas de plus dans la voie de l'organisation pacifique du monde. Il serait prématuré, de la part de la Commission, d'aborder l'étude de cette question tant qu'elle n'aura pas fait l'objet d'un accord international. De plus, le texte est d'une portée trop générale et il faudrait établir un certain nombre de distinctions suivant la nature du commerce d'armes envisagé.

10. La proposition du Gouvernement turc relative aux sous-marins affectés à des fins non militaires n'est pas sans intérêt; une disposition de ce genre pourrait, comme l'a, semble-t-il, suggéré le Rapporteur spécial, trouver place dans un autre article du projet.

11. Pour ce qui est du texte soumis par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, on voit mal la nécessité de parler des ressources minérales à propos du passage des navires étrangers dans la mer territoriale.

12. Quant à l'amendement proposé par le Gouvernement yougoslave, M. Sandström se déclare prêt à accepter les alinéas a) et b), mais juge inutile l'alinéa c), la question étant déjà réglée par l'article 18.

13. M. ZOUREK estime que les cinq questions énumérées à l'article 19 ne sont pas, en réalité, les plus importantes. Dans l'article unique relatif à la zone contiguë, la Commission reconnaît à l'Etat riverain le droit d'exercer le contrôle nécessaire pour prévenir ou réprimer les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire; à l'article 19, par contre, elle ne fait nulle mention de ces diverses lois. Il semble que l'alinéa c)

du texte proposé par le Gouvernement yougoslave a pour objet de réparer cette omission. Loin d'allonger inutilement la liste, il aurait pour effet de préciser les devoirs des navires étrangers. M. Zourek propose donc à la Commission d'ajouter à l'article 19 la disposition relative au contrôle des importations et des exportations dont le Royaume-Uni a proposé l'insertion à l'article 16, ainsi que les trois alinéas proposés par la Yougoslavie — sous réserve toutefois, si elle est nécessaire, d'une modification des mots « ordre public » à l'alinéa c).

14. A ce propos, il croit toutefois devoir rappeler que la notion d'ordre public a été généralement admise à la Conférence de codification de La Haye.

15. M. KRYLOV relève que M. Zourek semble établir un parallèle entre la zone contiguë et la mer territoriale. Or, la zone contiguë est une partie de la haute mer sur laquelle l'Etat riverain possède certains pouvoirs limités qu'il est nécessaire de spécifier. En revanche, la mer territoriale est une zone sur laquelle cet Etat exerce des droits souverains. On n'est donc guère fondé à faire un tel parallèle. La liste qui figure à l'article 19 pourrait être modifiée; pour le moment, on y trouve un peu de tout. Peut-être la meilleure solution serait-elle de renvoyer le texte actuel de l'article au Comité de rédaction en priant ce dernier d'en rédiger les dispositions de façon plus méthodique.

16. M. ZOUREK n'a pas cherché à établir de parallèle entre la zone contiguë et la mer territoriale et il pense comme M. Krylov que l'Etat riverain a le droit souverain d'édicter les règlements qu'il veut en ce qui concerne sa mer territoriale. Toutefois, il est étonnant que les lois de police douanière, fiscale et sanitaire soient mentionnées dans l'article relatif à la zone contiguë qui impose certaines obligations aux navires étrangers et qu'il n'en soit pas question dans les articles relatifs au droit de passage dans la mer territoriale où les droits de l'Etat riverain sont beaucoup plus étendus. La chose est d'autant plus surprenante que l'article sur la zone contiguë fait allusion aux contraventions auxdites lois commises sur le territoire ou dans la mer territoriale de l'Etat riverain.

17. M. SPIROPOULOS se demande si la liste qui figure à l'article 19 est vraiment nécessaire. Après avoir déclaré à l'article premier que la souveraineté de l'Etat s'étendait à la mer territoriale, la Commission a prévu à l'article 16 une exception unique à cette règle, qui est le droit de passage inoffensif pour les navires étrangers. Il est donc évident que ces navires sont obligés d'observer les lois et règlements de l'Etat riverain, à condition qu'ils soient conformes aux règles du droit international. Le seul effet d'une liste incomplète serait de faire naître des doutes dans l'esprit du lecteur. M. Spiropoulos propose donc de supprimer la liste.

18. D'après M. AMADO, l'allongement de la liste diminuerait la force du mot « notamment ». Il est opposé à l'insertion de telles listes dans les articles. On croit qu'elles étendent la portée du texte et, en réalité, elles ont un effet contraire.

19. En tout cas, l'alinéa c) de l'article n'ajoute rien, semble-t-il, à l'alinéa b), car il est difficile de voir com-

ment des navires étrangers pourraient nuire à la conservation des ressources biologiques de la mer autrement qu'en polluant les eaux.

20. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit qu'à titre de solution transactionnelle, on pourrait supprimer les alinéas et mentionner les questions dont ils traitent dans le commentaire relatif à l'article.

21. M. SANDSTRÖM, tout en étant favorable à la proposition de supprimer la liste, pense que la Commission ne doit pas faire disparaître toute mention des questions qui intéressent spécifiquement la navigation.

22. Sir Gerald FITZMAURICE estime que le mot « notamment » peut induire en erreur en ce qui concerne les alinéas a), b) et e) de l'article, car il donne l'impression que les questions qui y sont mentionnées présentent une importance particulière. En fait, elles ne sont pas aussi importantes que celles des alinéas c) et d) ou qu'un grand nombre d'autres questions qui ne sont pas mentionnées du tout. Les mots « y compris » seraient peut-être préférables, quoiqu'ils puissent donner à entendre qu'en leur absence on se demanderait si l'article s'applique à ces questions.

23. Comme le suggère M. Sandström, le mieux serait de ne mentionner que les questions qui se rattachent directement au passage, autrement dit de maintenir les alinéas a), b) et, peut-être, e).

24. M. PAL est d'avis de terminer l'article aux mots « droit international » et, au besoin, de mentionner dans le commentaire les questions visées dans les alinéas.

25. Faris Bey el-KHOURI fait observer que nul n'ignore que les questions mentionnées dans les alinéas sont de la compétence de l'Etat riverain. Il n'est donc pas nécessaire de les énumérer. Tout ce qu'il faut, c'est formuler la règle générale. Si un différend s'élève sur le point de savoir quels sont exactement les lois et règlements applicables, on peut en saisir la Cour internationale de Justice.

26. M. SPIROPOULOS est également d'avis de n'énoncer que la règle générale. Les questions visées dans les alinéas peuvent être mentionnées dans le commentaire.

27. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que, surtout si les questions visées dans les alinéas ne sont pas mentionnées dans le commentaire, l'on peut faire valoir contre la solution consistant à ne maintenir que la règle générale que celle-ci risque, dans sa rédaction actuelle, de donner l'impression que toutes les lois et tous les règlements de l'Etat riverain, y compris son droit civil, sont applicables aux navires étrangers. Bien entendu, il n'en est pas ainsi; la loi du pavillon continue à s'appliquer à bord du navire étranger.

28. M. SPIROPOULOS ne peut convenir avec le Rapporteur spécial que l'article induirait en erreur si les alinéas en étaient supprimés. La clause aux termes de laquelle les lois et règlements doivent être « en conformité avec les présentes règles et les autres règles du droit international » rend ce point parfaitement clair: le droit international général ne soumet pas les navires étrangers au droit civil de l'Etat riverain.

29. M. SANDSTRÖM tient beaucoup au maintien des alinéas de l'article 19 qui se rapportent au passage car ils montrent nettement que le droit de passage inoffensif est limité par certaines obligations incombant au navire qui exerce ce droit.

30. Sir Gerald FITZMAURICE approuve la proposition faite par M. Spiropoulos de supprimer la liste de l'article 19. Toutefois, il proposera d'ajouter après les mots « les autres règles du droit international » la disposition suivante: « et, en particulier, les lois et règlements concernant les transports et la navigation ». Les mots « en particulier » signifieraient alors quelque chose car ils auraient pour but d'appeler spécialement l'attention sur les lois et règlements concernant les transports et la navigation. Les autres lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les règles du droit international continueraient, bien entendu, à s'appliquer.

31. M. SPIROPOULOS estime que la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice résoudrait entièrement le problème.

32. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, n'éprouve pas le même enthousiasme que M. Spiropoulos. Le but de l'article n'est pas de stipuler que les navires étrangers sont soumis en particulier aux lois et règlements de l'Etat riverain en matière de transports et de navigation, mais de préciser que la Commission n'avait en vue que ces règlements. Si la rédaction proposée par Sir Gerald Fitzmaurice est adoptée, elle donnera l'impression que les navires étrangers sont également soumis à une multitude d'autres lois et règlements.

33. M. ZOUREK fait observer que la lecture du texte actuel de l'article donne la même impression. L'addition de deux ou trois exemples ne modifiera en rien la portée de l'article.

34. M. SPIROPOULOS pense comme M. Zourek. L'article ne mentionne pas le droit civil de l'Etat riverain, mais si quelqu'un a des doutes — pour sa part M. Spiropoulos n'en a aucun — sur le point de savoir si le droit civil de l'Etat riverain s'applique aux navires étrangers en passage, il aura les mêmes doutes, que l'article reste inchangé ou qu'il soit modifié comme le propose Sir Gerald Fitzmaurice.

35. M. SANDSTRÖM se demande si l'emploi du mot « including » à la place de « in particular » dans le texte anglais et des mots « y compris » au lieu de « notamment » dans le texte français, résoudrait le problème.

36. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, répond que, de l'avis de nombreux spécialistes, le mot « notamment » signifie non pas « in particular », mais « *inter alia* ».

37. Sir Gerald FITZMAURICE présentera une autre proposition dans l'espoir de résoudre la difficulté. Le but réel de l'article est de préciser que le droit de passage inoffensif n'implique pas que les navires étrangers en passage ne sont pas soumis aux lois de l'Etat riverain dans la mesure où le droit international le prescrit. On pourrait donc remanier l'article et le rédiger comme suit:

L'exercice du droit de passage inoffensif ne dispense pas les navires de se conformer aux lois de l'Etat riverain dans la mesure où le droit international le prescrit. En particulier, ils doivent se conformer aux lois de l'Etat riverain concernant les transports et la navigation.

38. M. ZOUREK se demande si, après un examen plus attentif de la question, le Rapporteur spécial ne reconnaîtra pas que ses craintes au sujet de l'interprétation de l'article étaient quelque peu exagérées. Après tout, l'article stipule que les lois et règlements doivent être en conformité avec les autres règles du droit international. Or, parmi celles-ci figure la règle selon laquelle les navires sont soumis à la loi du pavillon qu'ils arborent.

39. M. SPIROPOULOS appelle l'attention du Rapporteur spécial sur le fait que l'article 22 limite la compétence de l'Etat riverain en matière de juridiction civile; cette disposition est propre à apaiser ses craintes. La Commission devrait donc adopter la première proposition de Sir Gerald Fitzmaurice qui repose sur une observation de M. Sandström.

40. Pour ce qui est du mot « notamment », il est habituellement employé dans les conventions internationales pour faire ressortir ce que l'on stipule en particulier.

41. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, est prêt à accepter la proposition de Sir Gerald Fitzmaurice, qui vise à remplacer à la fin de l'alinéa les mots « notamment en ce qui concerne » par les mots « et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation ». Le contenu des alinéas serait alors repris dans le commentaire.

Il en est ainsi décidé.

L'article 19, ainsi amendé, est adopté.

Article 20. Taxes à percevoir sur les navires étrangers

42. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, expose que le Gouvernement turc a proposé de supprimer du paragraphe 2 les mots « rendus à ce navire » parce que le texte serait ainsi rendu plus souple et mieux adapté à la diversité des situations nées de la pratique ou d'accords internationaux. Le Rapporteur spécial ne voit pas bien quel est le but de cet amendement.

43. Le Gouvernement turc a également proposé que l'on ajoute le paragraphe suivant:

Est réservé le droit, pour l'Etat riverain, de demander et d'obtenir, afin de faciliter la perception des taxes, des renseignements sur la nationalité, le tonnage, la destination et la provenance des navires passant dans la mer territoriale.

Il suffirait de dire dans le commentaire que les dispositions de l'article 20 ne portent pas atteinte à ce droit.

44. Le Gouvernement du Royaume-Uni a suggéré de rétablir le premier alinéa du commentaire relatif à l'article 22 du projet adopté à la sixième session (A/2693, page 20). Il en sera bien ainsi, car le rapport final contiendra les commentaires pertinents adoptés lors des sessions précédentes et que l'on n'a pas reproduits dans le rapport de 1955, pour ne pas l'allonger inutilement.

45. M. SANDSTRÖM estime que la suppression suggérée par le Gouvernement turc est liée au commentaire

citée par le Gouvernement du Royaume-Uni, qui est ainsi rédigé :

Le but de cet article est d'exclure les taxes qui correspondent à des services généraux rendus à la navigation (droit de phare, de balisage, etc.) et de n'admettre que la rémunération d'un service spécialement rendu au navire (taxe de pilotage, de remorquage, etc.).

Il est évident que le Gouvernement turc désire avoir la possibilité de percevoir une rémunération pour des services généraux rendus à la navigation. Si ce commentaire est repris, il faudra conserver les mots « rendus à ce navire ».

46. Quant au paragraphe que le Gouvernement turc a proposé d'ajouter, on pourrait le mentionner dans le nouveau commentaire.

47. Sir Gerald FITZMAURICE pense que ce texte ne devrait pas être inséré tel quel dans le commentaire. Les autorités locales ont le droit de demander certains renseignements, mais le paragraphe proposé va trop loin parce qu'il permettrait à ces autorités de procéder à une enquête générale sur l'activité du navire en passage, ce qui n'est pas souhaitable.

48. M. KRYLOV signale que la procédure décrite dans le paragraphe en question est celle que le Gouvernement turc applique en vertu de la Convention de Montreux de 1936¹ aux navires qui franchissent les détroits.

49. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, croit comme Sir Gerald Fitzmaurice que l'essentiel du paragraphe supplémentaire proposé par le Gouvernement turc pourrait être inséré dans le commentaire, mais sous une forme moins catégorique.

Sous cette réserve, l'article 20 est adopté.

Article 21. Arrestation à bord d'un navire étranger

50. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, indique que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine a proposé la suppression des mots « de commerce » au paragraphe 1.

51. Le Gouvernement d'Israël a relevé qu'il n'est fait aucune mention du droit de l'Etat riverain de prendre des mesures destinées à supprimer le trafic illicite des stupéfiants. Il est possible que l'alinéa a) vise ce trafic, mais il est souhaitable que la Commission se prononce sur ce point, en raison de l'importance que les Nations Unies attachent à la répression du trafic illicite des stupéfiants.

52. Le Gouvernement norvégien a suggéré que la juridiction de l'Etat riverain soit éventuellement limitée aux cas où les conséquences de l'infraction s'étendent à son territoire ou à sa mer territoriale; en tout état de cause, l'Etat riverain ne devrait pas avoir le droit d'exercer sa juridiction lorsque les conséquences de l'infraction s'étendent uniquement au territoire de l'Etat dont le navire possède la nationalité. M. Amado pourrait indiquer les répercussions possibles de cas de ce genre en droit pénal.

53. M. AMADO dit que d'abondantes discussions se poursuivent toujours sans résultat sur la question de

savoir si les délits doivent être jugés d'après leurs conséquences ou en raison du danger social que représente le délinquant. D'après le code de l'Italie fasciste et l'ancien code turc, la peine était fonction des conséquences du délit alors que, dans la majorité de ce que l'on peut appeler les Etats libéraux où l'on attache plus d'importance à la personnalité du délinquant, le critère est l'acte délictueux lui-même et non pas ses conséquences. Toutefois, ce n'est pas à la Commission qu'il appartient de s'occuper de ces problèmes.

54. M. SPIROPOULOS fait observer qu'il y a eu des cas où un Etat a demandé l'extradition d'une personne se trouvant à bord d'un navire étranger en passage dans la mer territoriale d'un autre Etat. Aucune disposition n'a été prévue pour les cas de ce genre.

55. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, rappelle que la Commission a décidé à sa sixième session (A/2693, page 20) que l'Etat riverain ne pourrait arrêter un navire étranger, passant à travers la mer territoriale sans toucher les eaux intérieures, du seul fait que se trouve à bord une personne recherchée par la justice de l'Etat riverain à cause d'un fait punissable commis hors du navire.

56. M. SANDSTRÖM estime que la question soulevée par le Gouvernement norvégien ne semble pas très pertinente au regard des dispositions du paragraphe 1 a) de l'article 21, bien qu'elle puisse être justifiée. Le droit que l'on cherche à obtenir se rapporte aux conséquences d'une infraction dans la mesure où elles affectent un Etat riverain. Conformément aux règles du droit international, il est généralement admis que les tribunaux de l'Etat riverain seraient alors compétents.

57. M. AMADO dit que, dans bien des cas, le problème est insoluble. Par exemple, un Etat peut vouloir arrêter une personne susceptible de commettre un délit avant même qu'elle n'ait accompli aucun acte positif. Or, l'article en question concerne le droit de passage et non les principes du droit pénal. Il semble bien que le paragraphe 3, qui exige que l'autorité locale tienne compte des intérêts de la navigation, règle la situation envisagée.

58. M. ZOUREK demande au Rapporteur spécial s'il pense qu'il serait utile d'ajouter dans l'article même une mention relative à la suppression du trafic illicite des stupéfiants ou s'il serait suffisant d'insérer cette mention dans le commentaire. Les conventions internationales sur les stupéfiants obligent les Etats à prendre toutes les mesures nécessaires sur toute l'étendue de leur territoire.

59. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, répond que tous les actes délictueux sont régis par l'alinéa a) du paragraphe 1 si leurs conséquences s'étendent hors du navire. Etant donné qu'il en serait presque toujours ainsi des conséquences d'infractions liées au trafic illicite des stupéfiants, il semble qu'il n'y ait aucune raison valable de mentionner tout spécialement ce trafic.

L'article 21 est adopté, les mots « de commerce » étant supprimés du paragraphe 1.

¹ Société des Nations, *Recueil des traités*, vol. CLXXIII, 1936-37, n° 4015.

Article 22. Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile

60. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, signale que l'article 22 soulève la question de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952.

61. Le Gouvernement d'Israël estime qu'il serait préférable que l'article énumère les cas où la saisie est permise, au lieu de se référer à la Convention de Bruxelles. La Commission a essayé de procéder ainsi à sa septième session, mais plusieurs pays ont proposé d'incorporer dans le texte de l'article le contenu *in extenso* de l'article premier de la Convention de Bruxelles, en raison des divergences constatées entre le texte élaboré par la Commission et celui de la Convention.

62. Le Gouvernement d'Israël a également dit que le projet ne mentionne pas l'endroit où la saisie peut être effectuée. Or, le paragraphe 1 précise que l'article traite de la saisie d'un navire passant dans la mer territoriale.

63. Le Gouvernement norvégien a fait observer que l'article rendait possible la saisie d'un navire autre que celui à l'égard duquel est née la créance. Cela soulève la question des navires appartenant à une même compagnie. La Commission a suivi la Convention de Bruxelles, qui en admet la saisie. La chose est peut-être regrettable, mais elle est la conséquence inévitable de l'adoption du système de Bruxelles.

64. Dans les observations qu'il a présentées sur le projet adopté par la Commission à sa sixième session (A/2693), le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il pouvait y avoir une certaine incompatibilité entre ce texte et la Convention de Bruxelles de 1952. Il estime maintenant que vouloir extraire de brefs passages de cette Convention, pour tenter de la résumer dans le projet d'articles, serait s'exposer à des difficultés plus grandes encore, en raison du manque d'uniformité qui pourrait en résulter entre les termes du résumé inséré dans le projet d'articles et la Convention elle-même et aussi parce qu'il serait impossible de traiter toute la matière de la Convention dans le projet d'articles. C'est pourquoi le Gouvernement du Royaume-Uni propose de supprimer les paragraphes 2 et 3.

65. Le Gouvernement yougoslave formule la même proposition.

66. Le Rapporteur spécial a d'abord pensé qu'il serait utile de faire figurer les règles dans le projet d'articles. Toutefois, à la session précédente, il a été décidé, pour diverses raisons importantes, mais en particulier pour éviter de s'écarter de la Convention de Bruxelles, de rédiger l'article en se servant des termes de la Convention. Il faut reconnaître que cela a donné lieu à des difficultés. Il existe des conventions internationales se rapportant à des questions traitées dans d'autres articles, mais on n'en a retenu que les principes généraux. Le Rapporteur spécial se demande si le système adopté par la Commission offre un avantage appréciable. Les pays qui ont adhéré à la Convention de Bruxelles n'élèveront naturellement pas d'objection contre le texte de l'article, mais d'autres pays, tels que la Norvège, qui n'y ont pas adhéré,

ne seront pas disposés à accepter le texte élaboré par la Commission. On pourrait peut-être adopter la proposition du Royaume-Uni et mentionner la Convention de Bruxelles dans le commentaire.

67. Sir Gerald FITZMAURICE estime que, si les règles énoncées dans la Convention ne sont pas des règles générales de droit international, elles ne devraient pas être incorporées dans le projet d'article, puisqu'elles sont purement conventionnelles. Si la Convention formule des règles générales de droit international, un simple renvoi à la Convention suffira, ou alors il faudra citer les règles *in extenso*. Le texte des paragraphes 2 et 3 ne correspond ni à l'une, ni à l'autre de ces solutions, car on y a simplement incorporé une partie de la Convention.

68. Pour M. ZOUREK, les difficultés ont surgi parce que certaines dispositions de la Convention de Bruxelles, destinées à limiter les possibilités d'entraves à la navigation internationale, ont été reproduites dans l'article. En y incorporant ces dispositions, la Commission a, en fait, contrecarré l'objet même de la Convention de Bruxelles en augmentant considérablement les possibilités de saisie de navires passant dans la mer territoriale. Comme il l'a déclaré lorsqu'il a présenté ses objections à la session précédente², la Convention de Bruxelles n'énumère pas moins de dix-sept catégories de créances maritimes pour lesquelles un navire peut être saisi. De plus, elle permet même la saisie des autres navires appartenant à la même compagnie. On entraverait sérieusement la liberté de la navigation si des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires pouvaient être prises dans chacun de ces dix-sept cas à l'égard d'un navire qui ne fait que passer dans la mer territoriale.

69. Le texte que la Commission a adopté à sa sixième session est plus acceptable si l'on a en vue les intérêts de la navigation; il tient compte des responsabilités assumées par le navire et concilie tant les intérêts du navire que ceux de l'Etat riverain. En raison des objections présentées par certains gouvernements, M. Zourek propose de remplacer le texte actuel des paragraphes 2 et 3 de l'article 22 par le paragraphe 1 du texte de l'article 24 adopté à la sixième session (A/2693). Ce texte est ainsi conçu :

L'Etat riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. Il ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilité encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

70. M. SPIROPOULOS fait observer que le texte lu par M. Zourek se fondait sur le texte établi par la Conférence de La Haye.

71. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, répondant à une question de M. SANDSTRÖM, déclare que la Convention de Bruxelles de 1952 relative à la saisie conservatoire des navires de mer a été ouverte à l'adhésion de tous les Etats. Treize Etats l'ont signée,

² A/CN.4/SR.306, paragraphes 42 et 43.

trois (Egypte, Espagne et France) l'ont ratifiée et cinq (Birmanie, Costa-Rica, Haïti, Suisse et Viet-Nam) y ont adhéré.

72. M. PAL rappelle que les observations des gouvernements, en particulier celles du Royaume-Uni (A/2934, page 42), ont été défavorables au texte proposé par M. Zourek. Si la Commission reprend ce texte, elle devra encore tenir compte de ces objections.

73. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, trouve l'observation de M. Pal fort pertinente. C'est en raison des objections formulées contre le texte antérieur que la Commission a adopté un texte nouveau mais celui-ci a donné lieu à de nouvelles objections. Elle ne pourra reprendre l'ancien texte sans examiner encore une fois les critiques auxquelles il a donné lieu afin de voir si elles sont d'un poids tel que ce texte doive être remanié ou supprimé. Or elle n'en aura pas le temps.

74. M. ZOUREK répond que si le texte qu'il a proposé prête à objections, la seule solution sera de supprimer les paragraphes 2 et 3, comme l'ont suggéré les Gouvernements du Royaume-Uni et de la Yougoslavie.

75. M. SPIROPOULOS relève que ce qui resterait après la suppression des paragraphes 2 et 3 paraîtrait assez peu consistant et ne permettrait de résoudre aucun problème fondamental.

76. M. SANDSTRÖM déclare que son point de vue est assez semblable à celui de M. Spiropoulos.

77. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, partage l'avis de M. Zourek, mais pense qu'il faudrait donner une explication assez détaillée dans le commentaire.

78. M. SPIROPOULOS estime que le commentaire ne devrait pas entrer dans trop de détails sur une question qui donne toujours lieu à tant de controverses. Il devrait comprendre simplement un compte rendu des débats et renvoyer aux textes adoptés lors des sixième et septième sessions ainsi qu'aux commentaires qui s'y rapportent. On pourrait également y mentionner la possibilité qu'aurait la conférence diplomatique prévue de parvenir à une solution définitive.

Il est décidé de supprimer les paragraphes 2 et 3 de l'article 22 et de demander au Comité de rédaction d'apporter au paragraphe 4 les modifications de forme nécessaires.

L'article 22, sous sa forme amendée, est adopté sous réserve des modifications de forme requises au paragraphe 4.

Article 23. Navires d'Etat exploités à des fins commerciales

Article 24. Navires d'Etat affectés à des fins non commerciales

79. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit qu'il serait préférable d'examiner en même temps les articles 23 et 24.

80. Le Gouvernement turc a proposé d'ajouter à l'article 23 les mots « non armés » après les mots « s'appliquent également aux navires d'Etat ». Cela soulève un

problème assez épineux. L'article 23 traite des navires d'Etat exploités à des fins commerciales, alors qu'à l'article 24 le statut des navires d'Etat affectés à des fins non commerciales a été réservé. En temps de guerre, tous les navires marchands sont armés; mais il semble qu'il n'y ait pas de raisons suffisantes d'établir une distinction entre navires d'Etat armés et non armés et, partant, de limiter l'application de l'article aux navires d'Etat non armés exploités à des fins commerciales.

81. M. KRYLOV maintient l'opinion qu'il a exprimée à la session précédente, suivant laquelle l'article 23 était loin d'être acceptable³ car il ne tenait pas compte de tous les aspects de la question. Dans la législation soviétique, les navires d'Etat exploités à des fins commerciales ont un statut spécial et ne sont pas assimilés aux navires marchands appartenant à des particuliers. Le Gouvernement du Royaume-Uni souligne à juste titre, dans ses observations, qu'il faut définir avec beaucoup de soin les navires bénéficiant de l'immunité accordée aux navires d'Etat (A/2934, page 42). L'examen de cette question complexe devrait être différé; M. Krylov votera contre l'article.

82. M. SPIROPOULOS partage l'opinion de M. Krylov suivant laquelle les navires d'Etat exploités à des fins commerciales ont un statut spécial; ce serait simplifier le problème à l'excès que de dire qu'ils peuvent être assimilés aux navires marchands appartenant à des particuliers. Il serait opportun d'adopter une attitude plus réservée en attendant que cette question ait fait l'objet d'une étude plus approfondie.

83. Sir Gerald FITZMAURICE aimerait connaître l'avis du Rapporteur spécial sur cette question. En réalité, il ne s'agit pas tant de déterminer le statut des navires d'Etat, que de savoir s'ils peuvent bénéficier du droit de passage inoffensif. La seule question qui se pose à cet égard est celle de la distinction entre navires d'Etat exploités à des fins commerciales et navires d'Etat affectés à des fins non commerciales. Si la Commission décide qu'il n'y a pas lieu de faire cette distinction, l'article 23 pourra s'appliquer à tous les navires d'Etat à l'exception des navires de guerre. L'article 24 pourra être supprimé et toute la question sera grandement simplifiée. Sir Gerald Fitzmaurice ne voit aucune raison valable de maintenir une telle distinction en ce qui concerne le droit de passage inoffensif, mais cette opinion, qui est également celle du Gouvernement du Royaume-Uni (A/2934, page 42, note 23), n'a pas été acceptée. A son avis, c'est entre navires marchands et bâtiments de guerre qu'une distinction doit être établie; en ce qui concerne les premiers, la question de savoir s'ils sont ou non affectés à des fins commerciales est sans objet.

84. M. KRYLOV est amené par les observations de Sir Gerald Fitzmaurice à conclure que l'article 23 n'est pas à sa place car il se rapporte au droit de passage alors qu'en fait la Commission examine la question du statut des navires en cause.

85. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, rappelle que la Commission a admis le principe selon lequel le droit

³ A/CN.4/SR.306, paragraphe 50.

de passage des navires de guerre doit être limité plus strictement que celui des navires de commerce. Le projet de 1954 ne contient aucune disposition soumettant le passage en mer territoriale à une autorisation préalable, mais l'Etat riverain n'en a pas moins le droit de réglementer les conditions de ce passage. En 1955, la Commission est allée plus loin et a soumis le passage des navires de guerre en mer territoriale à une autorisation ou une notification préalable. Il s'agit maintenant de savoir si les navires d'Etat doivent être assimilés aux navires de commerce ou soumis aux règles plus strictes applicables aux navires de guerre. L'article 23 prévoit que le régime des navires de commerce s'applique aux navires d'Etat exploités à des fins commerciales, mais aucune décision n'est intervenue en ce qui concerne les autres navires d'Etat.

86. La proposition de Sir Gerald Fitzmaurice d'assimiler aux navires de commerce tous les navires d'Etat autres que les navires de guerre signifierait que l'Etat riverain n'aurait pas le droit de réglementer les conditions de passage en mer territoriale et que l'autorisation préalable ne serait pas nécessaire. Cette proposition peut ne pas présenter de plus grands dangers pour l'Etat riverain, mais elle revient à restreindre ses droits et mérite, de ce fait, un examen attentif. Il sera difficile d'établir, parmi les navires d'Etat exploités à des fins commerciales, une distinction entre navires armés et navires non armés, si on ne le fait pas aussi pour tous les navires de commerce.

87. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, signale que le texte qui suit le titre de l'article 24: « Le statut de ces navires est réservé », se concilie difficilement avec l'article 10 adopté en 1930 par la Conférence de La Haye pour la codification du droit international ⁴, qui est plus clair et dont le Rapporteur spécial avait utilisé la formule en 1954. Si la Commission prend position, il est préférable qu'elle se fonde sur l'article 10 adopté par la Conférence de La Haye; dans le cas contraire, la situation devra être éclaircie.

88. En 1954, le rapport de la Commission a aussi mentionné la Convention de Bruxelles de 1926 sur les immunités des navires d'Etat. M. Liang se demande dans quelle mesure les dispositions de cette convention pourraient s'appliquer à la question du passage inoffensif. L'article 10 adopté par la Conférence de La Haye était plus explicite que le projet de 1955. La Commission devrait spécifier que les navires en question seront soumis à la juridiction de l'Etat riverain ou alors qu'il leur sera accordé une immunité complète.

89. M. SANDSTRÖM suppose que c'est en raison de leur immunité que les navires de guerre jouissent d'un traitement différent. Il convient donc de se demander si les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales doivent bénéficier d'une immunité semblable. Il faut éviter une classification trop poussée des navires.

90. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, fait remarquer que la différence de traitement découle du caractère dangereux des navires de guerre.

91. M. PAL estime que la question doit être tirée au clair. Aucune distinction quant aux catégories de navires n'a été faite dans les articles précédents sur le droit de passage inoffensif, bien que l'article 25 impose certaines restrictions aux navires de guerre. Pourquoi faut-il dès lors introduire une catégorie spéciale pour les navires d'Etat exploités à des fins commerciales? L'article 8 du projet sur le régime de la haute mer — Immunité des autres navires d'Etat — assimile déjà à certains égards les navires d'Etat aux navires de guerre, par exemple pour ce qui est de l'immunité. Il n'y a donc aucune raison valable de revenir sur cette décision, simplement en ce qui concerne le passage inoffensif. Il faut assimiler aux navires de guerre les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales. Quant aux navires d'Etat exploités à des fins commerciales, aucune disposition spéciale n'est nécessaire parce que leur cas est prévu par les articles précédents.

92. Le PRÉSIDENT pense qu'à la suite de l'argumentation développée par M. Krylov, selon laquelle la Commission examine en fait le statut de ces navires au lieu de leur droit de passage, on pourrait sans inconvénient supprimer les articles 23 et 24 et faire figurer ailleurs les dispositions relatives aux situations qu'envisagent ces deux articles.

93. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, pense que ce serait difficile. On pourrait certes améliorer le texte pour faire ressortir qu'il s'agit seulement dans ces articles du droit de passage et non du statut des navires. Un chapitre intitulé « Droit de passage inoffensif », qui traite des navires de commerce dans une section et des navires de guerre dans une autre, serait incomplet s'il négligeait la troisième catégorie, qui est entre les deux.

94. M. SANDSTRÖM doute que la réponse du Rapporteur spécial à la question qu'il avait soulevée précédemment soit pertinente. Certes, le danger que peuvent présenter les navires de guerre doit entrer en ligne de compte. Cependant, aux termes de l'article 25, ces navires ne sont pas soumis à la juridiction de l'Etat riverain comme le sont les autres navires. Les dispositions relatives aux autres navires sont remplacées, pour les navires de guerre, par une disposition selon laquelle l'Etat riverain peut sommer le navire de guerre de quitter la mer territoriale. Cette différence de traitement résulte de l'immunité du navire de guerre; c'est là réellement le centre de toute la question. Il faut traiter sur un même plan les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales et les navires d'Etat exploités à des fins commerciales. La question du danger que peuvent présenter les premiers est sans importance et peut être négligée.

95. M. LIANG, Secrétaire de la Commission, estime qu'en examinant en même temps les articles 23 et 24, on admet implicitement que les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales seront assimilés aux navires marchands.

96. L'article 10 adopté par la Conférence de La Haye n'est peut-être pas d'un grand secours car il laisse aux gouvernements la latitude de prendre en cette matière toutes mesures qu'ils jugent opportunes. Il serait souhaitable que la Commission arrivât à une décision; sinon

⁴ Publications de la Société des Nations: C.351(b). M.145(b). 1930.V., page 216.

on déduirait de l'article 23 que les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales échappent entièrement à l'application des règles.

97. Sir Gerald FITZMAURICE reconnaît que la question est de toute évidence plus compliquée qu'il ne l'avait pensé tout d'abord. Elle présente deux aspects. En premier lieu, il faut rechercher, comme il l'a indiqué, s'il est nécessaire d'appliquer aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales la même distinction qu'aux navires de guerre. Le Rapporteur spécial a raison de dire que la distinction provient de ce que les navires de guerre sont présumés constituer un danger. S'il en est ainsi — et sans admettre la validité d'une telle distinction, Sir Gerald reconnaît que c'est le seul motif que l'on pourrait invoquer en sa faveur — il semble qu'un navire d'Etat autre qu'un navire de guerre n'ait pas à être soumis au régime des navires de guerre. Il faut alors se demander si ces navires peuvent être soumis à toutes les règles prévues pour les navires marchands. La question de l'immunité, mentionnée par M. Sandström, est pertinente car les dispositions des articles 21 et 22 ne leur seraient pas applicables. Il s'ensuit que l'on devrait peut-être introduire certaines règles ou exceptions supplémentaires. La première question à résoudre est toutefois celle de savoir si, aux fins du passage inoffensif, l'ont doit considérer ces navires comme des navires de guerre.

98. M. ZOUREK constate que le débat a fait ressortir les difficultés inhérentes à la question. L'immunité de l'Etat étant le corollaire logique de sa souveraineté, les navires d'Etat ne peuvent pas être soumis à la juridiction d'un Etat étranger sans le consentement de l'Etat auquel ils appartiennent. Les navires d'Etat posent un problème particulier. D'une part, il faut à coup sûr reconnaître aux navires marchands le droit de passage inoffensif; d'autre part, il y a la question fort importante de l'immunité de ce qui est propriété de l'Etat. C'est pour cette raison qu'à la session précédente M. Zourek avait été d'avis qu'il valait mieux ne pas se prononcer immédiatement sur cette question⁵. Pour la traiter de façon adéquate, il faudrait que la Commission se livrât à une étude détaillée du problème de l'immunité de l'Etat et de ses biens, étude dont le Gouvernement du Royaume-Uni a déjà souligné la nécessité (A/2934, page 43). La Commission doit donc se prononcer soit en faveur d'un texte explicite soit, comme l'a suggéré le Président, en faveur de la suppression des articles.

99. M. AMADO dit que la Commission a pour mandat de codifier les règles en vigueur. La seule solution serait de renvoyer à ceux des articles précédents qui sont pertinents en matière de droit de passage inoffensif, et de déclarer qu'ils s'appliquent aux cas considérés.

100. Selon M. SPIROPOULOS, il n'y aurait pas de difficulté s'il ne s'agissait que du droit de passage inoffensif. Mais d'autres aspects du problème sont évoqués, notamment dans les articles 21 et 22. L'article 23, tel qu'il est rédigé, renvoie aux articles précédents, qui

portent sur d'autres questions que celle du passage inoffensif. Il ne devrait cependant pas traiter d'autre chose.

101. Les restrictions apportées au droit de passage des navires de guerre reposent essentiellement sur le fait que c'est en leur qualité d'unités des forces armées d'un Etat qu'ils cherchent à traverser la mer territoriale d'un Etat. Il n'y a aucun rapport entre le droit de passage accordé aux navires d'Etat, qu'ils soient ou non exploités à des fins commerciales, et le droit de passage accordé aux navires des forces armées; il n'y a donc aucune raison d'appliquer aux premiers les mêmes dispositions strictes qu'aux seconds. La sagesse voudrait que la Commission déclarât simplement qu'il ne lui a pas été possible, étant donné le peu de temps dont elle disposait, d'étudier convenablement les deux cas considérés, dont une éventuelle conférence internationale pourrait reprendre l'examen.

102. M. AMADO croit qu'il y aurait une autre possibilité, celle d'adopter le point de vue du Royaume-Uni, auquel cas les dispositions de l'article 16 deviendraient applicables. Il est évident que certaines dispositions des articles précédents ne sauraient s'appliquer aux navires d'Etat.

103. M. PAL rappelle que le texte de l'article 26 adopté en 1954 et traitant du passage des navires de guerre a été modifié en 1955 à la suite des observations des gouvernements qui ont insisté sur le caractère dangereux que présentent ces navires. La meilleure solution ne serait-elle pas d'adopter pour les navires d'Etat le texte de 1954 relatif aux navires de guerre? Ce texte exige ni autorisation ni notification préalable.

104. Le PRÉSIDENT constate que, d'une façon générale, les membres de la Commission semblent être d'accord pour estimer que les articles 23 et 24 ne doivent s'appliquer aux navires d'Etat qu'en ce qui concerne le droit de passage inoffensif. S'il en est bien ainsi, la question pourrait être renvoyée au Comité de rédaction.

Sous cette réserve, les articles 23 et 24 sont renvoyés au Comité de rédaction.

Article 25. Passage des navires de guerre

105. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, déclare que, pour ce qui est du droit de passage des navires de guerre, les avis sont partagés: d'une part, les Gouvernements belge et danois estiment qu'il est subordonné à l'assentiment de l'Etat riverain, et que la condition de l'autorisation préalable est justifiée; d'autre part, les Gouvernements du Royaume-Uni et des Pays-Bas s'opposent à cette condition de l'autorisation préalable.

106. Les observations du Gouvernement turc ne soulèvent aucune difficulté.

107. M. AMADO fait observer qu'il importe de connaître la pratique suivie actuellement par les gouvernements en matière d'autorisation et de notification préalables. Il n'est pas certain que les Etats d'Amérique latine appliquent une telle disposition.

⁵ A/CN.4/SR.306, paragraphes 58.

108. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, dit que le Gouvernement des Pays-Bas est hostile à cette disposition, parce que lui-même n'exige pas de notification préalable de la part des navires de guerre étrangers.

La séance est levée à 13 h. 10.

368^e SÉANCE

Vendredi 15 juin 1956, à 9 h. 30

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
Régime de la mer territoriale (point 2 de l'ordre du jour) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 et Add.1) (fin):	
Article 25. Passage des navires de guerre (<i>suite</i>)	228
Article 26. Inobservation des règles	232
Droit des traités (point 3 de l'ordre du jour) (A/CN.4/101)	232

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. 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 mer territoriale (point 2 de l'ordre du jour)
(A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 et Add.1) (*fin*)

Article 25. Passage des navires de guerre (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen de l'article 25 du projet d'articles relatifs au régime de la mer territoriale.

2. M. KRYLOV est d'avis de garder l'article tel qu'il est rédigé, bien que l'on puisse penser que le paragraphe 2 répète inutilement la disposition du paragraphe 4 de l'article 18.

3. En ce qui concerne le fonds de l'article, il invoquera l'autorité de Gidel, qui a écrit que: « Le passage des bâtiments des marines de guerre étrangères dans la mer territoriale n'est pas un droit, mais une tolérance »¹. Ce principe a été repris par le Gouvernement belge (A/CN.4/99, page 11) qui estime que le passage des navires de guerre dans la mer territoriale ne constitue qu'une simple tolérance et qu'il est subordonné au consentement de l'Etat riverain. Le juriste américain Elihu Root a présenté le même argument lors de l'arbi-

trage des pêcheries des côtes septentrionales de l'Atlantique: « Les bâtiments de guerre ne peuvent pas passer dans cette zone sans le consentement de l'Etat riverain parce qu'ils constituent une menace. Les navires de commerce peuvent passer et repasser parce qu'ils ne constituent pas une menace »². De plus, les Gouvernements danois et néerlandais sont d'avis qu'une autorisation n'est pas nécessaire, mais qu'une notification préalable par la voie diplomatique est conforme aux usages internationaux. L'absence de toute observation du Gouvernement des Etats-Unis permet, semble-t-il, de conclure qu'il accepte le projet d'article. Seul le Royaume-Uni s'oppose tant à l'autorisation qu'à la notification préalables.

4. Etant donné que les dispositions de la Charte des Nations Unies ont modifié la situation, ce dont il faut tenir compte, le projet de 1955 correspond exactement aux conditions actuelles et il n'y a aucune raison de le modifier en quoi que ce soit.

5. M. FRANÇOIS, Rapporteur spécial, pense que M. Krylov n'a pas exposé exactement le point de vue du Gouvernement des Pays-Bas. En effet, ce dernier recommande, dans sa réponse, que l'on rétablisse le texte de 1954, qui ne prévoit ni autorisation ni notification préalables, car il estime avec la marine néerlandaise que ni l'une ni l'autre ne sont requises en pratique.

6. Certains gouvernements ayant jugé inacceptable que l'on n'exige pas d'autorisation ou de notification préalable, le projet a été modifié à la session précédente. Deux gouvernements seulement se sont prononcés contre le projet de 1955, et l'on pourrait répondre à leurs objections en modifiant légèrement la forme du paragraphe 1. Il suffirait d'intervertir l'ordre des deux phrases qu'il contient et d'ajouter le mot « néanmoins » au début de la deuxième phrase du nouveau texte. L'avantage de cet amendement serait que la situation actuelle subsisterait aussi longtemps que l'Etat riverain n'interdirait pas l'exercice du droit de passage inoffensif.

7. Sir Gerald FITZMAURICE ira encore plus loin que le Rapporteur spécial: il propose de revenir au texte de 1954. Son opinion en la matière est bien connue et il lui suffira de rappeler les observations qu'il a formulées à la session précédente³. Il reproche au projet d'article de n'être conforme ni au droit international ni à la pratique suivie par les Etats. Dans un ensemble d'articles où elle s'efforce de codifier le droit en vigueur, la Commission ne doit pas introduire une disposition nouvelle qui est contraire à l'usage. Jusqu'à présent, on a établi une nette distinction entre la visite d'un bâtiment de guerre étranger dans un port d'un Etat et le passage dans une partie de sa mer territoriale. D'après la pratique internationale, une notification est toujours faite dans le premier cas, alors que, dans le second, où

² *Argument of the Honorable Elihu Root on behalf of the United States of America before the North Atlantic Coast Fisheries Arbitration Tribunal at The Hague* (plaidoirie prononcée pour les Etats-Unis d'Amérique par l'Honorable Elihu Root devant le Tribunal d'arbitrage des pêcheries des côtes septentrionales de l'Atlantique, à La Haye), 1910, *The World Peace Foundation*, 1912, page 99.

³ A/CN.4/SR.306, paragraphes 88 et 89; A/CN.4/SR.307, paragraphes 16 à 21; A/CN.4/SR.308, paragraphes 27 et 30.

¹ Le droit international public de la mer, tome III, page 284.