

Document:-  
**A/CN.4/69**

**Cinquième rapport – compétence pénale en matière d’abordage de M. J . P. A. François,  
rapporteur special**

sujet:  
**Droit de la mer – le régime de la haute mer**

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-  
**1953, vol. II**

*Téléchargé du site Internet de la Commission du Droit International  
(<http://www.un.org/law/french/ilc/index.htm>)*

- BINGHAM J. W., "Juridical status of the Continental Shelf", *Inter-American Bar Association at Montevideo*, 1951.
- BRIGGS, H. W., "Jurisdiction over the Sea Bed and Subsoil beyond Territorial Waters", *American Journal of International Law*, vol. 45 (1951), p. 338-342.
- BRIGGS, H. W., "New Dimensions in International Law", *American Political Science Review*, vol. 46 (1952), p. 677-698.
- CHENG, B., "The International Law Commission", *Current Legal Problems 1952*, p. 251-273.
- ENOMOTO, J., "Character and Scope of Rights asserted and exercised over Coastal Waters and Appurtenant Subsoil", *Congress of the International Bar Association*, Madrid, 1952.
- FERRON, O. L. DE, *L'évolution du régime juridique de la haute mer*, Genève, 1951.
- GIDEL, G., "Le Plateau continental", *Congress of the International Bar Association*, Madrid, 1952.
- GREEN, L. C., "The Continental Shelf", *Current Legal Problems 1951*, p. 54-80.
- GUERRA, F., "El caso de los « Tidelands »", *Boletín del Instituto de derecho comparado de México 1951* (IV, 12), p. 9-24.
- GUTZWILLER, M., "Wieder einmal Staatsangehörigkeit und Küstengewässer", *Die Friedenswarte 1951*, p. 248-252.
- HOLLAND, H. F., "Juridical Status of the Continental Shelf", *Texas Law Review*, vol. 30 (1952), p. 586-598.
- HOLLAND, H. F., "El régimen jurídico de la plataforma continental", *Anales de la VII conferencia interamericana de abogados, Montevideo, 1951*, Montevideo, 1952, p. 9-23.
- KRASKE, E., Küstenmeer, Meeresboden und Freiheit der Meere, *Archiv des Völkerrechts*, vol. 3 (1952), p. 259-274.
- MENZEL, E., "Die Lehre vom 'Kontinentalen Sockel' ('continental shelf') und ihre Bedeutung im modernen Völkerrecht", *Paper 4th Conf. International Bar Association*, Madrid, 1952.
- MOUTON, W. M., *The Continental Shelf*, The Hague, 1952.
- RYGH, E., "Om rettigheter til sjøbunden og dens undergrunn", *Jus gentium, Nordisk Tidsskrift for Folkeret og International Privatret*, vol. 2 (1951), p. 135-140.
- STEPHENSON, J. F. E., "Persian Gulf Oil Concessions", *International Law Quarterly*, oct. 1951, p. 503-506.
- VALLAT, F. A., "Summary of Paper on 'Continental Shelf'", *Congress of the International Bar Association*, Madrid, 1952.
- YOUNG, F., "The International Law Commission and the Continental Shelf", *American Journal of International Law*, vol. 46 (1952), p. 123-128.
- YOUNG, R., "The Legal Status of Submarine Areas Beneath the High Seas", *American Journal of International Law*, vol. 45 (1951), p. 225-239.
- YOUNG, R., "Lord Asquith and the Continental Shelf", *American Journal of International Law*, vol. 46 (1952), p. 512-515.

## DOCUMENT A/CN.4/69

Cinquième rapport. (Compétence pénale en matière d'abordage)  
de M. J. P. A. François, rapporteur spécial[Texte original en français]  
[5 mai 1953]

## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
COMPÉTENCE PÉNALE EN MATIÈRE D'ABORDAGE .....	51
<i>Annexe.</i> — Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952 .....	53

**Compétence pénale en matière d'abordage**

1. La Commission du droit international a chargé le rapporteur spécial d'étudier les conclusions auxquelles la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1952 est parvenue en ce qui concerne l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation.

2. Une convention a été signée à Bruxelles le 10 mai 1952 par les États suivants : Allemagne, Belgique, Brésil, Danemark, Espagne, France, Grèce, Italie, Monaco, Nicaragua, Royaume-Uni, Yougoslavie. Le texte se trouve annexé au présent rapport.

3. La Conférence a adopté comme point de départ la règle que la Convention doit énumérer de façon limitative les juridictions compétentes pour connaître des actes délictueux entraînant l'abordage, mais elle n'a plus adhéré à la règle élaborée antérieurement par le

Comité maritime international, suivant laquelle cette compétence reviendrait uniquement au juge du pays dont le navire abordeur portait le pavillon au moment de l'abordage. Il s'est avéré au cours de la Conférence que certains États de tradition maritime désiraient absolument retenir la compétence pour « tenter des poursuites pénales ou disciplinaires contre leurs nationaux pour des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre État, ou pour prendre des mesures appropriées à l'égard des certificats de compétence et licences qu'ils auront accordés ». Toutefois, la Convention signée à Bruxelles, dans son article 3, ne confère pas expressément ces dernières compétences aux États signataires, mais elle déclare qu'aucune disposition de la Convention ne s'oppose à ce qu'un État reconnaisse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des

infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre État. Cette disposition additionnelle répond aux exigences de la situation actuelle dans laquelle un nombre assez considérable de marins prêtent leurs services à la navigation des flottes marchandes d'autres nations, dépourvues de tradition maritime ancienne. Les officiers en question sont brevetés dans leur propre pays, où ils ont reçu leur formation professionnelle, et il existe un intérêt réel pour ces pays à maintenir le niveau élevé de l'habileté des personnes licenciées par eux. Pour cette raison, ces pays tiennent à retenir la compétence pour intenter des poursuites pénales pour des infractions commises pendant que ces officiers servent à bord d'un navire sous pavillon étranger. Cette disposition est donc réapparue dans le texte de la Convention, bien qu'une disposition analogue ait été éliminée au cours des discussions au sein du Comité maritime international, tenues à sa Conférence de Paris en 1937.

4. Les passages du rapport du Comité de rédaction institué par la Conférence diplomatique de Bruxelles, qui expliquent les articles premier et 3 de la Convention, sont libellés comme suit :

« Celle-ci est inspirée par deux idées essentielles :

« 1) Protéger les navires et leur personnel contre le risque de poursuites pénales multiples devant les tribunaux étrangers, et contre les mesures de contrainte qui pourraient être prises à cette occasion.

« 2) Réserver cependant le droit, pour chaque État, de poursuivre ses nationaux — pénalement ou disciplinairement — et de retirer les brevets, licences ou certificats délivrés par lui (à quelque personne que ce soit). »

5. Eu égard au point de vue consacré par la Convention, le rapporteur spécial croit devoir apporter dans le texte proposé dans son troisième rapport (A/CN. 4/51, sect. 2) la modification suivante : à la fin de la première phrase, après le mot « navigation », il faudrait ajouter : « ou devant les tribunaux de l'État dont la personne en question est le national ». L'article entier sera donc libellé comme suit :

« Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation en haute mer, le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'État dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation ou devant les tribunaux de l'État dont la personne en question est le national. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités d'un autre État que celui dont le navire portait le pavillon. »

6. Le cas échéant, on pourrait suivre de plus près le texte de la Convention en adoptant le texte suivant :

« Au cas d'abordage ou de tout autre accident concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'État dont le navire portait le pavillon au moment de

*l'abordage ou de l'événement de navigation, ou bien de l'État dont les personnes en question sont les nationaux.*

« Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon. »

7. La Commission devra se prononcer sur la question de savoir si, eu égard au résultat de la Conférence de Bruxelles, elle persiste à croire que l'insertion d'un texte à ce sujet dans le règlement à élaborer par la Commission est opportune.

8. Bien que la Convention trouve son origine dans l'affaire du *Lotus*, donc dans les conséquences d'une collision survenue en haute mer, la Conférence ne s'est pas bornée à régler les cas d'abordage en pleine mer, mais elle a cru que le régime établi par la Convention doit s'appliquer dans un domaine aussi vaste que possible. On a notamment prévu son application dans la mer territoriale en ne faisant qu'une exception pour les ports, les rades et les eaux intérieures.

9. Tout en se rendant compte que le présent rapport n'envisage que les abordages *en haute mer*, le rapporteur spécial tient à faire certaines observations à ce sujet à cet endroit, en vue des relations étroites existant entre les deux matières.

10. L'avant-projet soumis à la Conférence de Bruxelles contenait la disposition suivante :

« Les Hautes Parties contractantes sans abandonner leur droit souverain d'instituer des poursuites pénales pour délits commis dans leurs eaux territoriales, sont d'accord pour admettre que le principe contenu dans l'article premier soit suivi en pratique quand l'abordage ou les autres accidents arrivent dans les eaux territoriales d'un État autre que celui dont le navire responsable bat pavillon. »

11. La Conférence s'est ralliée à cette idée tout en la formulant d'une manière différente. L'article premier a une portée générale et n'est plus limité aux abordages en haute mer, mais il est suivi d'un article 4, libellé comme suit :

« La présente Convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

« En outre, les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales. »

12. Cette disposition permet aux États de se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leur propre mer territoriale. La Convention n'offre point la faculté de se réserver le droit *exclusif* de juger ces infractions ; tout au contraire, elle maintient la compétence du juge du pavillon du navire abordeur, ainsi que celle du juge national du marin responsable. Elle reconnaît seulement aux riverains le droit de réserver une place à leurs propres juridictions, à côté de ces autres juridictions. Tout État qui accepte la Convention renonce donc à toute revendication de la compétence exclusive de l'État riverain dans la mer territoriale.

13. Le cas échéant, la Commission pourrait, dans sa réglementation concernant la mer territoriale, insérer une stipulation libellée comme suit :

« Au cas d'un abordage ou de tout autre accident concernant la navigation survenu dans la mer territoriale d'un État concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant : 1) les autorités de l'État dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation ; 2) les autorités de l'État dont la personne en question est un national ; 3) les autorités de l'État riverain.

« Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles des États susmentionnés. »

#### Annexe

### Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation

Signée à Bruxelles le 10 mai 1952

Les Hautes Parties contractantes, ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu ce qui suit :

**Article premier.** — Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'État dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

**Art. 2.** — Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

**Art. 3.** — Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à ce qu'un État, au cas d'abordage ou autre événement de navigation, reconnaisse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre État.

**Art. 4.** — La présente Convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

En outre, les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales.

#### Clauses protocolaires

**Art. 5.** — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre États pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obli-

gations des Hautes Parties contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour internationale de Justice.

**Art. 6.** — La présente Convention est ouverte à la signature des États représentés à la neuvième Conférence diplomatique du droit maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des affaires étrangères de Belgique.

**Art. 7.** — La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires et adhérents.

**Art. 8.** — a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers États qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque État signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

**Art. 9.** — Tout état non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de droit maritime pourra adhérer à la présente Convention. Les adhésions seront notifiées au Ministère des affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les États signataires et adhérents. La Convention entrera en vigueur pour l'État adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 8, a.

**Art. 10.** — Toute Haute Partie contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

**Art. 11.** — Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties contractantes par la voie diplomatique.

**Art. 12.** — a) Toute Haute Partie contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable auxdits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie contractante.

b) Toute Haute Partie contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 11.

c) Le Ministère des affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les États signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

FAIT à Bruxelles en un seul exemplaire le 10 mai 1952 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.