

Document:-
A/CN.4/79

Sixième rapport de J. P. A. François, rapporteur spécial

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

Extrait de l'Annuaire de la Commission du droit international:-
1954 , vol. II

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

REGIME OF THE HIGH SEAS

DOCUMENT A/CN.4/79

Sixième rapport de J. P. A. François, rapporteur spécial

[Texte original en français]

[1^{er} mars 1954]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
I. — INTRODUCTION	8
II. — PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER.	
Définition de la haute mer.	
Article premier.....	9
Liberté de la haute mer.	
Article 2.....	9
Article 3.....	9
Article 4.....	9
Article 5.....	9
Navires de commerce en haute mer.	
Article 6.....	9
Article 7.....	10
Article 8.....	10
Article 9.....	10
Article 10.....	10
Navires d'Etat en haute mer.	
Article 11.....	11
Article 12.....	11
Sécurité de la navigation.	
Article 13.....	11
Article 14.....	12
Article 15.....	12
Câbles sous-marins et pipelines.	
Article 16.....	12
Article 17.....	13
Article 18.....	13
Article 19.....	13
Compétence pénale en cas d'abordage en haute mer.	
Article 20.....	13
Police de la haute mer.	
Article 21.....	14
Article 22.....	15
Article 23.....	15
Article 24.....	16
Article 25.....	16
Article 26.....	16
Article 27.....	16
Article 28.....	16
Article 29.....	16
Pêcheries.	
Article 30.....	17
Article 31.....	17
Article 32.....	17
Pêcheries sédentaires.	
Article 33.....	17
Pollution des eaux.	
Article 34.....	17

I. — INTRODUCTION

1. Au cours de sa première session, en 1949, la Commission du droit international avait élu aux fonctions de rapporteur spécial, chargé d'étudier la question du régime de la haute mer, M. J. P. A. François, qui, lors de la deuxième session, tenue en 1950, a présenté un rapport (A/CN.4/17¹) sur la matière. La Commission était également saisie des réponses de certains gouvernements (A/CN.4/19, 1^{re} partie, sect. C²) à un questionnaire qu'elle leur avait adressé, et elle a examiné cette question pendant sa deuxième session, en prenant pour base de ses discussions le rapport du rapporteur spécial, où se trouvaient exposées les différentes manières susceptibles à son avis d'être étudiées en vue de la codification ou du développement progressif du droit maritime.

2. La Commission a estimé (A/1316, 6^e partie, chap. III³) qu'elle ne pouvait entreprendre une codification du droit maritime sous tous ses aspects et qu'il était nécessaire de choisir les questions susceptibles d'être examinées dans la première phase de ses travaux ayant trait à ce problème. Elle a pensé pouvoir écarter pour le moment toutes les questions mises à l'étude par d'autres organes des Nations Unies ou par des institutions spécialisées, de même que celles qui, en raison de leur nature technique, ne se prêtent pas à une investigation de sa part. Enfin, elle a laissé de côté certaines autres questions dont l'importance restreinte ne lui semblait pas justifier un examen au stade actuel de ses travaux. Les sujets retenus par la Commission étaient les suivants : nationalité du navire, abordage, sauvegarde de la vie humaine en mer, droit d'approche, traite des esclaves, câbles télégraphiques sous-marins, richesses de la mer, droit de poursuite, zones contiguës, pêcheries sédentaires, plateau continental.

3. Le rapporteur spécial a présenté un deuxième rapport sur la matière (A/CN.4/42⁴) qui fut étudiée par la Commission lors de sa troisième session en 1951. Elle examina d'abord les chapitres relatifs au plateau continental et à divers sujets voisins, à savoir la protection des richesses de la mer, les pêcheries sédentaires et les zones contiguës, sujets qui ont été traités dans un rapport final adopté par la Commission lors de sa cinquième session en 1953⁵.

4. A sa troisième session, en 1951, la Commission (A/1858, chap. VII⁶) a approuvé, en ce qui concerne la nationalité des navires, le principe sur lequel étaient basées les conclusions du rapporteur spécial, à savoir que les Etats ne sont pas absolument libres de fixer comme ils l'entendent les conditions régissant cette nationalité, mais doivent respecter certaines règles de droit international en la matière.

¹ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II.

⁵ Voir chapitre III du rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, huitième session, Supplément n° 9* (A/2456). Le rapport est aussi inclus dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1953, vol. II.

⁶ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. II.

5. Au sujet de la compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, la Commission a décidé qu'il convenait de préparer le projet d'une règle applicable, en la matière, vu que la nécessité s'en faisait sentir.

6. Après avoir accepté la proposition du rapporteur spécial tendant à inclure dans la codification du régime de la haute mer des règles relatives à la sauvegarde de vie humaine en mer, la Commission l'a chargé de poursuivre l'étude de cette question.

7. La Commission a examiné le droit d'approche des bâtiments de guerre à l'égard des navires de commerce étrangers en haute mer. Le rapporteur spécial l'avait admis seulement dans l'hypothèse où il y a un motif sérieux de penser que le navire de commerce étranger se livre à la piraterie ou au cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité. Les conventions générales sur la traite des esclaves n'autorisent l'exercice du droit d'approche que dans des zones spéciales et à l'égard de navires d'un tonnage limité. La Commission a estimé qu'en vue de la répression de la traite des esclaves, le droit d'approche devait être admis dans les mêmes conditions que pour la piraterie et que son exercice devait être autorisé sans considération de zone de tonnage.

8. La Commission a prié le rapporteur spécial de traiter d'une façon générale, et sans entrer dans les détails, le problème des câbles sous-marins.

9. Elle a adopté en première lecture les conclusions du rapporteur spécial tendant à compléter les règles relatives au droit de poursuite élaborées en 1930 par la Conférence de codification de La Haye.

10. A sa quatrième session, en 1952, la Commission était saisie d'un troisième rapport du rapporteur spécial (A/CN.4/51⁷); faute de temps elle en a renvoyé l'examen à sa cinquième session (A/2163, chap. V⁸).

11. A sa cinquième session, en 1953, la Commission se trouvait en présence d'un cinquième rapport (A/CN.4/69⁹) du rapporteur spécial sur le régime de la haute mer traitant uniquement du résultat des travaux de la Conférence diplomatique de Bruxelles en 1952 sur la compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, mais une fois de plus le manque de temps l'a obligée de renoncer à l'examen dudit problème et elle en a renvoyé l'étude à sa prochaine session. Revenant dans une certaine mesure sur la décision prise lors de sa deuxième session, la Commission a prié le rapporteur spécial de préparer pour sa sixième session un nouveau rapport comprenant les sujets qu'il n'avait pas traités dans ses troisième et cinquième rapports. La Commission a donc repris l'idée de la codification du droit de la haute mer. Elle n'a, cependant, pas eu l'intention d'y inclure des dispositions détaillées relatives à des questions d'ordre technique ni d'empiéter sur le terrain déjà couvert par les études spéciales entreprises par d'autres organes des Nations Unies ou des institutions spécialisées.

⁷ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1952, vol. II.

⁸ *Ibid.*

⁹ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1953, vol. II. Le quatrième rapport sur le régime de la haute mer (A/CN.4/60), consacré exclusivement aux problèmes du plateau continental et à des sujets voisins, est inclus dans le même volume.

12. Le rapporteur spécial a donc l'honneur de soumettre à la Commission le présent rapport qui, à l'exception du plateau continental, comprend les sujets relatifs à la haute mer déjà traités dans ses rapports antérieurs.

II. — PROJET D'ARTICLES RELATIFS AU RÉGIME DE LA HAUTE MER

DÉFINITION DE LA HAUTE MER

Article premier

Aux fins des articles suivants on entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

Commentaire

Le règlement relatif à « la mer territoriale » indique ce qu'il faut entendre par cette expression. A ce sujet le rapporteur spécial se permet de se référer à son troisième rapport sur le régime de la mer territoriale (A/CN.4/77¹⁰) où la question a été traitée. Il rappelle que les « eaux intérieures » comprennent les parties de la mer situées à l'intérieur des lignes de base de la mer territoriale.

LIBERTÉ DE LA HAUTE MER

Article 2

La haute mer ne peut être l'objet d'actes de souveraineté ou de domination territoriale de la part des Etats.

Article 3

Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer.

Commentaire

Voir le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session (A/2456¹¹), chapitre III, Projet d'articles relatifs au plateau continental, article 3.

Article 4

1. L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour conséquence de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la production de poisson.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 5 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir sur le plateau continental les installations nécessaires pour l'exploration et

l'exploitation de ses ressources naturelles et d'établir autour de celles-ci, jusqu'à une distance raisonnable, des zones de sécurité et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à la protection de ces installations.

3. Ces installations, tout en étant soumises à la juridiction de l'Etat riverain, n'ont pas le statut d'îles. Elles n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'Etat riverain.

4. L'Etat intéressé devra donner dûment avis des installations construites et entretenir les moyens permanents de signalisation nécessaires.

5. Ni ces installations elles-mêmes, ni les zones de sécurité susmentionnées établies autour de celles-ci ne doivent être situées dans des chenaux ou sur des routes maritimes régulières indispensables pour la navigation internationale.

Commentaire

Voir le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session (A/2456¹²), chapitre III, section II, Projet d'articles relatifs au plateau continental, article 6.

Article 5

Sur la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer sur son territoire ou dans sa mer territoriale les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire, ou à sa législation en matière d'immigration. Ce contrôle ne pourra être exercé au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

Commentaire

1) Voir le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session (A/2456¹³), chapitre III, section IV, Zone contiguë.

2) Si la Commission acceptait l'article 4, proposé par le rapporteur spécial dans son troisième rapport sur la mer territoriale (A/CN.4/77), l'article 5 ci-dessus inséré pourrait être supprimé.

NAVIRES DE COMMERCE EN HAUTE MER

Article 6

Un navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé.

Commentaire

Cette définition du navire a été partiellement empruntée à l'ouvrage de M. Gidel, intitulé *Le droit interna-*

¹⁰ Publié dans le présent volume.

¹¹ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1953, vol. II.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

tional public de la mer, vol. I, page 70. M. Gidel qualifie les navires d'engins aptes à se mouvoir dans les espaces maritimes à l'exclusion des autres milieux. Une modification de ladite définition s'imposait en raison de l'utilisation récente des navires amphibies destinés à se mouvoir non seulement dans l'eau mais également sur terre, et qui sont néanmoins considérés comme des navires. Ne sont pas assimilés aux navires les docks flottants, les hydravions et en général les îles flottantes, alors que seront considérés comme tels les bateaux phares ainsi que les bateaux dragueurs, pour autant qu'ils sont aptes à la navigation, qu'il s'agisse de bâtiments pourvus de moyens de propulsion ou non. Des doutes peuvent subsister en ce qui concerne les grues flottantes et les épaves. Une autre question qui se pose est celle de savoir à partir de quel moment le navire en construction peut être considéré comme tel.

Article 7

Les navires de commerce naviguant en haute mer sont soumis, à l'exclusion de toute autre autorité, à la juridiction de l'Etat du pavillon.

Commentaire

1) Tout Etat pourra exercer son autorité sur les navires battant son pavillon. L'absence de souveraineté territoriale en haute mer ne permet, en effet, d'appliquer au navire y naviguant que l'ordre juridique de cet Etat. L'explication juridique la plus répandue consiste à considérer le navire en haute mer comme une partie du territoire de cet Etat. Il s'agit de la théorie de la territorialité du navire qui, dans le passé, a reçu une large adhésion. Plusieurs auteurs contemporains l'ont défendue et elle a été soutenue par le Gouvernement des Etats-Unis; la Cour permanente de Justice internationale l'a faite sienne dans l'affaire du Lotus. Toutefois, la plupart des auteurs la rejettent et ont critiqué la Cour pour avoir repris l'idée de l'assimilation du navire au territoire. Le Gouvernement britannique a toujours maintenu l'opinion émise par lord Stowell en 1804 que « le grand principe fondamental du droit maritime britannique est que les navires en haute mer ne font pas partie du territoire de l'Etat ». Selon cette opinion il n'est aucunement besoin, pour expliquer la condition juridique du navire, d'invoquer l'idée de territorialité. Les choses se passent « comme si le navire était territoire de l'Etat du pavillon », mais elles ne se passent pas ainsi « parce que le navire serait territoire de l'Etat du pavillon » (Gidel, *Le droit international public de la mer*, vol. III, p. 241 et 251).

2) Le rapporteur spécial est d'avis que cette controverse est de caractère plutôt académique et qu'il n'y a pas lieu, pour la Commission du droit international, de retenir ce point. Il suffit de poser le principe tel qu'il a été formulé dans l'article proposé.

Article 8

Peuvent être soumis en haute mer à l'exercice du droit de visite et de perquisition de la part des bâtiments publics des Etats, tous navires non autorisés à battre le pavillon d'un Etat. Toutefois, de tels navires ne seront traités comme pirates que s'ils se rendent coupables d'actes de piraterie.

Commentaire

Un certain nombre d'auteurs assimilent le navire sans nationalité au pirate qui peut être traité comme *hostis humani generis*. Toutefois, cette opinion prête le flanc à la critique. Le navire sans nationalité ne doit subir ce traitement que si, en fait, il commet des actes de piraterie. Dans les cas contraires les bâtiments publics pourront exercer à son égard le droit de visite et de perquisition, l'amener dans un de leurs ports en vue d'un contrôle, et lui en refuser l'entrée à des fins de commerce, mais ils ne pourront le traiter comme pirate.

Article 9

Le navire, naviguant sous deux ou plusieurs pavillons, ne pourra se prévaloir, vis-à-vis des Etats tiers, d'aucune de ces nationalités et sera assimilé à un navire sans nationalité.

Commentaire

Certains auteurs sont d'avis qu'un navire naviguant sous deux pavillons, ne pourra se réclamer d'aucun d'eux en vue de sa protection. D'autres, estimant qu'un Etat n'a pas le droit de délivrer une lettre de mer à un navire qui obtiendrait de ce fait une seconde nationalité, déclarent que seule l'attribution de la seconde nationalité est nulle; un certain nombre de traités de commerce contiennent en effet une stipulation suivant laquelle, exception faite du cas de vente judiciaire, les navires de l'une des parties ne sauraient obtenir la nationalité de l'autre sans qu'un certificat de retrait de pavillon ait été présenté. Le rapporteur spécial a cru devoir se prononcer en faveur de la première alternative.

Article 10

Chaque Etat peut établir les conditions sous lesquelles il autorisera un navire à se faire immatriculer sur son territoire et à battre son pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance de son caractère national par les autres Etats, le navire devra être dans la proportion de 50 pour 100 la propriété :

a) **Soit de nationaux ou de personnes établies sur le territoire dudit Etat;**

b) **Soit d'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont la moitié des membres personnellement responsables sont des nationaux ou des personnes établies sur le territoire dudit Etat;**

c) **Soit d'une société par actions constituée conformément à la législation de cet Etat et y ayant son siège.**

Commentaire

1) Le texte de cet article suit de très près celui adopté par la Commission lors de sa troisième session avec une seule voix dissidente¹⁴. Le rapporteur spécial a apporté certaines modifications à la rédaction dudit article; au lieu de parler de personnes « domiciliées » sur le territoire de l'Etat il lui paraît opportun d'exiger que les

¹⁴ Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 10 à 102, *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. I, p. 327 à 332.

personnes soient « établies » sur le territoire de l'Etat; il semble en effet préférable d'imposer l'établissement de fait sur le territoire et de ne pas se contenter d'un domicile légal.

2) Le rapporteur spécial avait proposé d'exiger comme l'une des conditions requises pour l'acquisition du pavillon que le capitaine eût la nationalité de l'Etat intéressé. Il avait fait observer qu'il s'agissait ici d'une pratique très répandue, notamment si l'on considère le tonnage de la marine marchande des pays qui prescrivent cette condition en le comparant au total mondial. Il avait fait valoir que la nationalité du capitaine était de la plus grande importance pour l'octroi du caractère national à un navire et qu'elle pouvait offrir certaines garanties en ce qui concerne l'application à bord de la législation du pays du pavillon. La majorité de la Commission a toutefois jugé la règle trop vigoureuse; tout en admettant qu'il y avait intérêt à ce que le capitaine possédât la nationalité du pavillon, elle était d'avis qu'il fallait tenir compte du fait que certains pays, à l'heure actuelle, ne disposaient pas d'un personnel suffisant à leur permettre de remplir cette condition¹⁵.

NAVIRES D'ETAT EN HAUTE MER

Article 11

1. Les navires de guerre naviguant en haute mer jouiront en toutes circonstances d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Sous la dénomination de « navire de guerre » on entend des navires appartenant à la marine de guerre de l'Etat. Le Commandant doit être au service de l'Etat. Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Commentaire

Le principe consacré par cet article a été généralement adopté. La définition du navire de guerre a été empruntée à la Convention de Genève relative au traitement des prisonniers de guerre, du 12 août 1949.

Article 12

Les yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, sont, en ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par d'autres Etats que l'Etat du pavillon, assimilés à des navires de guerre.

Commentaire

Cet article a été emprunté à l'article 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles le 10 avril 1926. La question peut se poser

¹⁵ Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 103 à 127, *op. cit.*, p. 332 à 334.

de savoir si, relativement à la navigation en haute mer, il y a lieu de faire une distinction entre les navires de guerre et les autres, étant donné que tous ne sont soumis qu'à l'intervention de l'Etat du pavillon. Toutefois, ce principe subit certaines exceptions examinées à l'article suivant du présent règlement. C'est le motif qui a induit le rapporteur spécial à y insérer l'article susmentionné. Il est, en effet, d'avis qu'un navire appartenant ou exploité par l'Etat, mais utilisé pour un service commercial, ne saurait être à l'abri de l'exercice des droits de police prévus par ce règlement. C'est notamment le droit de poursuite qui pourrait avoir une certaine importance à cet égard.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Article 13

Ne peuvent être édictées par aucun Etat des règles qui seront en contradiction avec celles établies d'un commun accord par la majorité des Etats maritimes, au cas où une telle contradiction compromettrait la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Commentaire

1) La Commission a déclaré, lors de sa deuxième session, qu'elle attache une grande importance aux règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer, et prévues à l'annexe B de l'Acte final de la Conférence de Londres en 1948. Elle a prié le rapporteur spécial d'étudier la question et de s'efforcer de déduire de ces règles les principes que la Commission pourra examiner (A/1316, par. 188¹⁶).

2) La Conférence de 1948 a rédigé un acte final où il est dit ce qui suit :

« A la suite de ces délibérations... la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948), destinée à remplacer la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1929)... Les membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leurs discussions l'actuel règlement international pour prévenir les abordages en mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ce règlement et elle a, en conséquence, approuvé les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1948), mais a décidé de ne pas annexer ces règles révisées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948). La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni... lorsqu'un accord équivalant à une unanimité aura été obtenu en faveur de l'acceptation des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1948), à fixer la date à partir de laquelle les règles doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter¹⁷. »

¹⁶ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II, p. 384.

¹⁷ *Acte final de la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948*, Londres, His Majesty's Stationery Office, Cmd. 7492, p. 7.

La date en question est fixée au 1^{er} janvier 1954.

3) Le rapporteur spécial a élaboré, dans son deuxième rapport (A/CN.4/42¹⁸), certains principes qui, à son avis, peuvent être dégagés des règles internationales destinées à prévenir les abordages en mer. La Commission les a examinés pendant sa troisième session¹⁹. Plusieurs de ses membres ont manifesté la crainte que la Commission ne dépasse les limites de sa compétence en abordant l'examen des questions d'ordre technique ici envisagées. Tout en admettant qu'il était désirable d'unifier la réglementation de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Commission était d'avis qu'il ne lui appartenait pas de s'occuper de ce problème et qu'elle devait rattacher ses propres travaux à ceux entrepris par des organismes compétents déjà existants ou qui sont sur le point d'être créés. Selon certains membres cependant ce serait faire œuvre de codification que de prescrire aux Etats de s'abstenir d'édicter des règles en contradiction avec celles établies de concert par les autres Etats maritimes. D'après eux une telle obligation aurait une réelle utilité, sans attribuer pour autant aux principales puissances maritimes des pouvoirs exclusifs en matière de réglementation de la police de la navigation, pouvoirs qui obligerait les autres Etats d'adopter les règles ainsi établies. Il semble nécessaire, cependant, d'éviter que certains Etats, en édictant des règles en contradiction avec celles établies par la majorité des autres Etats maritimes, puissent mettre en péril la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'est ce qui justifie aux yeux du rapporteur spécial le projet d'article ci-dessus qu'il soumet à la Commission.

Article 14

Le capitaine d'un navire est tenu autant qu'il peut le faire sans péril sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il pourra le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Commentaire

1) La Commission fut d'avis (A/1316, par. 189²⁰) que les principes incorporés à l'article 14 ci-dessus pouvaient être formulés en tenant compte de l'article XI de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes ainsi que de l'article 8 de la Convention du même jour pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Ledit article 8 est libellé comme suit :

« Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équi-

page et ses passagers de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers²¹. »

Le premier alinéa de l'article XI de la première Convention est conçu en ces termes :

« Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre²². »

2) Le rapporteur spécial a rédigé l'article dont il s'agit en tenant compte des dispositions ci-dessus citées.

Article 15

Dans la mesure où l'emploi de signaux divergents est de nature à compromettre la sécurité de la navigation, les Etats sont tenus à prescrire à leurs navires l'emploi en haute mer des signaux utilisés par la majorité des bâtiments participant à la navigation internationale.

Commentaire

1) L'établissement du code international des signaux fut le résultat d'une entente internationale sans que ce code eût été incorporé dans une convention. Le code international préparé par une commission britannique fut publié par le Board of Trade en 1857 (*Commercial Code of Signals for the use of all nations*). Après avoir subi une révision par une commission anglo-française il fut rendu obligatoire aussi pour les bâtiments français (1864). De nouvelles éditions furent publiées en 1900 et en 1934 en consultation avec d'autres puissances maritimes.

2) L'article tel qu'il a été rédigé ici garantit l'unité nécessaire du système de signalisation, sans imposer une trop grande rigidité dans les cas de moindre importance où l'inobservation des règles généralement adoptées ne met pas en péril la sécurité de la navigation internationale.

3) Divers accords touchant aux signaux maritimes furent conclus sous les auspices de la Société des Nations, notamment l'Accord relatif aux signaux maritimes signé à Lisbonne le 23 octobre 1930²³; l'Accord sur les bateaux-feu gardés se trouvant hors de leur poste normal, signé à Lisbonne également le 23 octobre 1930²⁴, l'Accord relatif à un système uniforme de balisage maritime et le règlement y annexé, signé à Genève le 13 mai 1936²⁵. Il ne semble pas que le code ait à s'occuper expressément de ces matières.

CÂBLES SOUS-MARINS ET PIPELINES

Article 16

1. Tout Etat peut poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques ainsi que des pipelines.

¹⁸ Voir par. 3 du présent rapport.

¹⁹ Voir compte rendu de la 122^e séance, par. 110 à 120, et compte rendu de la 123^e séance, par. 7 à 60, dans *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. I, p. 344 et 345, 346 à 349.

²⁰ Voir *Yearbook of the International Law Commission, 1950*, vol. II, p. 384.

²¹ Voir *British and Foreign State Papers*, vol. 103, p. 438.

²² *Ibid.*, p. 446.

²³ Hudson, *International Legislation*, vol. V, p. 792.

²⁴ *Ibid.*, p. 801.

²⁵ *Ibid.*, vol. VII, p. 308.

2. Sous réserve de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles, l'Etat riverain ne peut empêcher la pose ou l'entretien de câbles sous-marins.

Article 17

La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui a pour résultat d'interrompre ou d'entraver en tout ou en partie les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un pipeline sous-marin, constituent une infraction passible de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leurs bâtiments, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 18

Le propriétaire d'un câble ou d'un pipeline en haute mer qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipeline, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipeline doit supporter les frais des réparations que cette rupture ou cette détérioration aura rendus nécessaires.

Article 19

Tous les engins de pêche utilisés en chalutant seront construits et maintenus de manière à réduire au minimum tout danger d'accrochage des câbles ou pipelines sous-marins se trouvant au fond de la mer.

Commentaire

1) A sa deuxième session (A/1316, par. 192²⁶) la Commission avait retenu le principe selon lequel tous les Etats ont le droit de poser des câbles sous-marins en haute mer. La Commission avait prié le rapporteur spécial d'étendre la règle aux pipelines ainsi que d'examiner la question des mesures de protection. Dans son deuxième rapport (A/CN.4/42²⁷), le rapporteur spécial avait fait observer que la Convention du 14 mars 1884 relative aux câbles sous-marins n'est plus entièrement satisfaisante et que l'évolution technique rend nécessaire l'adoption de stipulations plus complètes.

2) En 1927, l'Institut de droit international avait adopté certains vœux tendant à compléter la Convention. Le rapporteur spécial s'est borné à emprunter à la Convention de 1884 et aux résolutions de l'Institut quelques dispositions d'ordre général qui lui ont paru propres à être insérées dans la réglementation dont la Commission envisage l'adoption. Lors de sa troisième session, la Commission a étudié ces propositions²⁸; cer-

tains membres exprimèrent l'avis que la réglementation était encore trop détaillée. Le rapporteur spécial a donc réexaminé son projet et il soumet à l'attention de la Commission une nouvelle rédaction abrégée qui contient uniquement les principes les plus importants régissant cette matière.

3) En ce qui concerne le second alinéa de l'article 16, le rapporteur spécial se réfère au rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session (A/2456), chapitre III, Projet d'articles relatifs au plateau continental, article 5²⁹.

COMPÉTENCE PÉNALE EN CAS D'ABORDAGE EN HAUTE MER

Article 20

1. Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer 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'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation, ou bien de l'Etat dont les personnes dont s'agit sont les nationaux.

2. 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.

Commentaire

1) Le rapporteur spécial a traité cette question d'une façon explicite dans son deuxième rapport (A/CN.4/42³⁰).

2) La Commission avait jugé lors de sa deuxième session³¹ qu'il convenait de ne pas tenir compte pour l'instant des problèmes de droit international privé soulevés par la question de l'abordage. Elle a estimé toutefois qu'il importait de déterminer le tribunal compétent pour connaître des affaires criminelles pouvant surgir à la suite d'un abordage. Après l'affaire du Lotus et en raison de ses répercussions dans le monde entier, la Commission ne saurait garder le silence à ce sujet. Elle a prié le rapporteur spécial d'étudier la question et de lui proposer une solution à sa prochaine session. Lors de la troisième session, le rapporteur spécial, s'inspirant des travaux préparatoires du Comité maritime international, a proposé, dans son deuxième rapport (A/CN.4/42, par. 31³²), l'adoption d'un article 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 entière-

²⁶ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II, p. 384.

²⁷ Voir par. 3 du présent rapport.

²⁸ Voir compte rendu de la 124^e séance, par. 95 à 108, et compte rendu de la 125^e séance, par. 3 à 36, dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. I, p. 361 et 362 à 364.

²⁹ Voir *Yearbook of the International Law Commission*, 1953, vol. II.

³⁰ Voir par. 3 du présent rapport.

³¹ Voir compte rendu de la 64^e séance, par. 104 à 113, dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. I, p. 195 et 196.

³² Voir par. 3 du présent rapport.

ment ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi, à titre pénal ou disciplinaire, que devant les tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités d'un autre Etat que celui dont le navire portait le pavillon. »

3) Dans son rapport, le rapporteur spécial avait exposé les arguments qui, à son avis, militaient en faveur d'une pareille disposition. La proposition a fait l'objet d'une assez longue discussion au sein de la Commission³³. Certains membres l'ont chaleureusement appuyée, d'autres qui pensaient que les critiques dirigées contre l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale dans l'affaire du *Lotus*, n'étaient pas fondées, ont formulé des objections. La Commission n'a pu arriver à une conclusion nette à ce sujet et elle a décidé d'ajourner la question jusqu'à la quatrième session. Elle a fait ressortir dans son rapport « qu'il convient de poser une règle en la matière, car la nécessité s'en est fait sentir » (A/1858, par. 80³⁴).

4) Dans son cinquième rapport (A/CN.4/69³⁵), le rapporteur spécial avait observé qu'après un examen minutieux des arguments pour et contre, développés par les membres de la Commission, il ne pouvait que maintenir sa proposition de l'année précédente. A son avis on ne saurait rejeter la règle dont il s'agit pour le seul motif qu'elle ne serait pas conforme aux principes généraux qui régissent en droit international la compétence des Etats dans les affaires pénales. Tout en laissant de côté la question de savoir s'il s'agit en effet d'une divergence portant sur des principes généraux, le rapporteur spécial estime qu'il ne faut pas perdre de vue que la navigation maritime présente un intérêt international de tout premier ordre, et qu'elle peut se prévaloir d'un long passé ainsi que d'une évolution qui lui est propre. Le développement d'un droit coutumier relatif à cette navigation et déviant sur certains points des principes régissant les autres activités du genre humain n'a donc rien d'étonnant. La pratique s'est inspirée de l'intérêt primordial qu'a la navigation maritime de pouvoir accomplir sa tâche sans être entravée par des poursuites judiciaires non justifiées et vexatoires. Il faut aussi confier la juridiction pénale dans les affaires d'abordage en haute mer à des tribunaux qui, dans cette matière très complexe, ont la compétence spécialisée requise pour pouvoir juger en toute connaissance de cause et avec toute l'expérience que le caractère particulier de ces incidents exige. Aussi la coutume s'est-elle établie de ne poursuivre le capitaine ou toute autre personne au service du navire à titre pénal ou disciplinaire pour cause d'abordage en haute mer que devant leurs tribunaux nationaux.

5) Dans son cinquième rapport (A/CN.4/69), le rapporteur spécial a fait mention des conclusions auxquelles la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1952 est parvenue à ce sujet. Une convention a été signée à Bruxelles le 10 mai 1952 par les Etats suivants : l'Alle-

magne, la Belgique, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, Monaco, Nicaragua, le Royaume-Uni, la Yougoslavie, convention dont le texte se trouve annexé au cinquième rapport.

6) Le rapporteur général propose de s'y conformer et de libeller l'article comme il a été indiqué ci-dessus.

7) La question peut se poser de savoir si, après la Conférence de Bruxelles, il y a encore lieu d'insérer dans le projet une stipulation concernant cette matière. Le rapporteur spécial est d'avis que l'entrée en vigueur d'une convention y relative conclue entre les Etats maritimes ayant l'habitude de participer aux conférences du droit maritime, ne suffira point à protéger les marins contre les dangers des poursuites pénales dont ils peuvent faire l'objet de la part des Etats se tenant à l'écart de pareilles conventions.

8) La Conférence de Bruxelles ne s'est pas bornée à régler les cas d'abordage en haute mer, mais elle a cru que le régime établi par la Convention devait s'appliquer dans un domaine aussi vaste que possible. Elle a notamment prévu son application à la mer territoriale, en n'exceptant que les ports, les rades et les eaux intérieures. Un cas d'abordage rentrant dans cette catégorie et qui de nouveau a donné lieu à des difficultés entre deux Etats, s'est présenté dans les Dardanelles le 4 avril 1953 entre le sous-marin turc *Dumlupinar* et le navire de commerce suédois *Naboland*.

9) Tout en se rendant compte que le présent rapport n'a trait qu'aux abordages en haute mer, le rapporteur spécial tient à attirer l'attention des membres de la Commission sur l'article proposé par la Conférence. Si elle l'estime opportun la Commission pourra, dans sa réglementation relative à la mer territoriale, insérer une stipulation libellée comme suit :

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

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

10) La Commission voudra peut-être envisager l'établissement d'une instance d'appel contre les décisions des autorités de l'Etat riverain qui pourrait être invoqué au cas où l'Etat dont la personne condamnée est le national refuserait d'accepter la sentence.

POLICE DE LA HAUTE MER

Article 21

Sauf les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traités, un bâtiment de guerre, rencontrant en mer un navire de commerce étranger, ne pourra l'arraisonner ni prendre aucune

³³ Voir compte rendu de la 121^e séance, par. 128 à 151, et compte rendu de la 122^e séance, par. 1 à 109, dans *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. I, p. 334 à 336 et 336 à 344.

³⁴ Voir *ibid.*, vol. II, p. 140.

³⁵ Voir par. 11 du présent rapport.

autre mesure à son égard, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser que ledit navire se livre à la piraterie ou à la traite des esclaves. Lorsque ces soupçons sont mal fondés et à condition que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il devra être indemnisé du dommage subi.

Commentaire

Dans le rapport (A/CN.4/42³⁶) qu'il avait soumis à la Commission, lors de sa troisième session, le rapporteur spécial avait étudié, dans des chapitres différents, la question du droit d'approche et celle de la traite des esclaves. Par rapport à la traite des esclaves, il était d'avis que le droit d'approche ne pouvait être exercé que dans une zone spéciale où actuellement la traite existe encore. La Commission a toutefois adopté par 7 voix contre 4 une proposition tendant à ne pas établir de distinction entre le droit d'approche d'un navire soupçonné de piraterie ou d'un navire suspect de se livrer à la traite des esclaves³⁷. Le rapporteur spécial soumet donc un article dans ce sens à l'examen de la Commission.

Article 22

Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer. Ils sont tenus de prendre des mesures efficaces pour empêcher le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer leur pavillon et pour prévenir son usurpation à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire de guerre ou un navire marchand sera *ipso facto* affranchi.

Commentaire

1) La Commission a pensé qu'elle ne devait pas se contenter, en ce qui concerne la traite des esclaves, de reconnaître un droit d'approche mais qu'en outre elle devait insérer certaines dispositions qui obligeraient les Etats à coopérer dans la mesure du possible à la suppression de la traite. Le rapporteur spécial avait, dans son deuxième rapport (A/CN.4/42³⁸), proposé à cet effet certaines dispositions qui, cependant, paraissaient trop détaillées à la Commission. M. Yepes avait proposé le texte suivant :

« Tous les Etats sont obligés de coopérer afin d'assurer le plus efficacement possible la répression de la traite des esclaves en haute mer, particulièrement dans les régions où elle existe encore, telles que les côtes de l'océan Indien y compris celles du golfe Persique et de la mer Rouge et les côtes de l'Afrique.

« A cette fin, tous les Etats sont tenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir l'usurpation de leur pavillon et pour empêcher le transport des esclaves sur les bâtiments autorisés à arborer leur pavillon.

« Pour rendre effective la répression de la traite

en haute mer et empêcher l'emploi abusif du pavillon d'un Etat, le droit d'approche est reconnu dans les mêmes conditions que pour la poursuite de la piraterie.

« Tout esclave qui se serait réfugié sur un navire de guerre ou un navire marchand sera *ipso facto* affranchi³⁹. »

2) Ce texte traitait dans un seul article du droit d'approche et des devoirs des Etats relatifs à la répression de la traite. Le rapporteur spécial est d'avis qu'il est préférable d'établir une distinction nette entre les deux matières, à savoir d'une part le droit d'approche et d'autre part les obligations des Etats en matière de répression de la traite. Dans le premier cas il s'agit de sauvegarder la liberté de la navigation et d'interdire tout droit de visiter et d'examiner des navires en haute mer, sauf dans les cas nettement déterminés. Dans l'autre, il s'agit d'obliger les Etats à collaborer aux mesures visant à la suppression de la traite. Le rapporteur spécial propose d'inclure cette dernière obligation dans un article séparé (article 22).

3) Comme exemples des cas où les actes d'ingérence se fondent sur des pouvoirs accordés par traité, le rapporteur rappelle les Conventions suivantes : Convention du 6 mai 1882 pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales⁴⁰; Convention du 16 novembre 1887 concernant l'abolition du trafic des spiritueux parmi les pêcheurs dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales⁴¹; Convention du 14 mars 1884 concernant la protection des câbles sous-marins⁴²; Convention du 17 juin 1925 concernant le contrôle du commerce international des armes et munitions et des matériels de guerre⁴³ (pas entrée en vigueur).

Article 23

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés, lorsqu'ils sont commis à un endroit situé en dehors de la juridiction territoriale de tout Etat :

1) **Tout acte de violence ou de déprédation perpétré avec l'intention de pillage, de viol, de blessure, de réduction en esclavage, d'emprisonnement ou de mise à mort ou avec l'intention de voler ou de détruire une propriété à des fins d'ordre personnel, sans que l'auteur entende de bonne foi revendiquer un droit et à condition que l'acte dont il s'agit ait été commis en connexion avec une attaque en mer ou venant de la mer ou dans l'air ou partant de l'air. S'il y a connexion entre l'acte dont s'agit et une attaque ayant son point de départ à bord d'un navire, il faut que ce navire ou tout autre bâtiment impliqué soit un bateau pirate ou un navire sans nationalité;**

2) **Tout acte de participation volontaire dans l'exploitation d'un navire, commis en ayant connaissance de faits conférant à ce bâtiment le caractère d'un bateau pirate;**

³⁹ Voir compte rendu de la 124^e séance, par. 74, *ibid.*, p. 359 et 360.

⁴⁰ Martens, *Nouveau recueil général de traités*, 2^e série, vol. IX, p. 556.

⁴¹ *Ibid.*, vol. XIX, p. 414.

⁴² *Ibid.*, vol. XI, p. 281.

⁴³ Hudson, *International Legislation*, vol. III, p. 1634.

³⁶ Voir par. 3 du présent rapport.

³⁷ Voir compte rendu de la 123^e séance, par. 132, dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1951, vol. I, p. 354.

³⁸ Voir par. 3 du présent rapport.

3) Toute action visant à inciter à la commission des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Article 24

Un bateau pirate est un bâtiment destiné par les personnes sous le contrôle desquelles il se trouve effectivement à commettre l'un des actes dont il est question à la première phrase de l'alinéa 1 de l'article 23 ou tout article similaire, à l'intérieur du territoire d'un Etat par irruption partant de la haute mer, pourvu que, dans chacun de ces cas, le dessein des personnes sous le contrôle desquelles ledit navire se trouve effectivement ne se borne pas strictement à perpétrer de tels actes au préjudice de bateaux ou d'un territoire soumis à la juridiction de l'Etat auquel le navire appartient.

Article 25

Un navire pourra conserver sa nationalité, malgré sa transformation en bateau pirate. La conservation de la nationalité ou sa perte seront déterminées conformément à la loi de l'Etat de laquelle cette nationalité découlait à l'origine.

Article 26

Tout Etat pourra saisir un bateau pirate ou un bateau capturé à la suite d'actes de piraterie et qui serait en possession de pirates ainsi que les choses et les personnes se trouvant à bord dudit bâtiment, à tout endroit non soumis à la juridiction d'un autre Etat.

Article 27

Lorsqu'un navire saisi pour cause de suspicion de piraterie en dehors de la juridiction territoriale de l'Etat qui l'aura appréhendé, n'est ni un bateau pirate ni un bateau capturé à la suite d'actes de piraterie et en possession de pirates et si ledit navire n'est pas susceptible d'être saisi pour d'autres motifs, l'Etat qui l'aura appréhendé sera responsable vis-à-vis de l'Etat auquel le bateau appartiendra de tout dommage causé par la capture.

Article 28

Toute saisie pour cause de piraterie ne pourra être exécutée que pour compte d'un Etat et uniquement par une personne autorisée par cet Etat à agir pour son compte.

Commentaire

La piraterie n'appartient pas aux matières choisies par la Commission lors de sa première session, en 1949, en vue de la codification. Aussi le rapporteur spécial dans son premier rapport sur le régime de la haute mer (A/CN.4/17⁴⁴) n'avait-il pas traité de ce sujet. Après l'élargissement de son mandat par la Commission à l'occasion de sa cinquième session, le rapporteur spécial

est arrivé à la conclusion qu'il est indispensable d'inclure dans son rapport certains principes relatifs à la protection contre les actes de piraterie. Toutefois, il ne saurait être question d'y insérer une réglementation complète de cette matière, le projet de convention, élaboré par la Harvard Law School en 1928 et 1929 et dont M. Joseph W. Bingham fut le rapporteur, ne contenant pas moins de 19 articles. Le rapporteur spécial a cru devoir se borner à évoquer les articles reproduisant les principes les plus importants relatifs à la protection contre la piraterie. Quoiqu'il semble possible de soutenir sur certains points une opinion différente, le rapporteur spécial a préféré présenter ces articles dans la forme où ils se trouvent dans le projet de Harvard Law School. Lesdites stipulations pourront à son avis servir de base à la discussion que la Commission voudra entamer en cette matière. Quant aux commentaires ayant trait à ces articles, le rapporteur spécial se réfère aux applications détaillées jointes au texte du projet américain⁴⁵.

Article 29

1. La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que ledit navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de cet Etat, pourra être continuée au delà de la mer territoriale, à condition qu'elle n'ait pas été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un bateau étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le bateau intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë à la mer territoriale, la poursuite ne pourra être entamée que pour cause de violation d'intérêts que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite ne sera considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivi se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le bâtiment poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur des limites de la mer territoriale. Le commencement de la poursuite devra en outre être marqué par l'émission du signal de stopper. L'ordre de stopper devra être donné à une distance permettant au navire intéressé soit de l'entendre, soit d'apercevoir le signal correspondant.

4. La relâche d'un navire arrêté à un endroit se trouvant sous la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat aux fins d'une action le concernant devant les autorités compétentes ne pourra être exigée du seul fait que ledit navire ait traversé une partie de la haute mer au cours de son voyage.

Commentaire

La réglementation relative au droit de poursuite élaborée par la Conférence de codification de 1930 repro-

⁴⁴ Voir par. 1 du présent rapport.

⁴⁵ *Research in International Law, Harvard Law School 1932*, p. 749 à 872.

duit de façon générale des principes non contestés en droit international; elle contient cependant certains points controversés qui ont été plus particulièrement examinés par la Commission du droit international pendant sa troisième session⁴⁶. Le rapporteur spécial a reproduit les idées adoptées par la Commission.

PÊCHERIES

Article 30

Un Etat dont les ressortissants se livrent à la pêche dans une région quelconque de la haute mer où les ressortissants d'autres Etats ne s'y livrent pas peut réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue d'empêcher une exploitation abusive ou l'épuisement des ressources en poisson. Si les ressortissants de deux ou plusieurs Etats se livrent à la pêche dans une région de la haute mer, les Etats intéressés prendront ces mesures d'un commun accord. Si après l'adoption de ces mesures, des ressortissants d'autres Etats se livrent à la pêche dans cette région et si ces Etats n'acceptent pas ces mesures, l'organisme international prévu à l'article 32 sera saisi de la question, sur requête de l'une des parties intéressées.

Article 31

Dans toute région située à moins de 100 milles de la mer territoriale, l'Etat ou les Etats riverains ont le droit de participer sur un pied d'égalité à toute réglementation, même si leurs ressortissants ne se livrent pas à la pêche dans cette région.

Article 32

Les Etats auront le devoir de reconnaître le caractère obligatoire pour leurs ressortissants de toute réglementation de la pêche dans une région quelconque de la haute mer qu'une autorité internationale, créée dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies, aura jugée indispensable pour empêcher une exploitation abusive ou l'épuisement des ressources en poisson de cette région. Cette autorité internationale interviendra à la requête de tout Etat intéressé.

Commentaire

Les articles ci-dessus ont été empruntés au rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session relatif aux pêcheries (A/2456, par. 94). Quant au commentaire, le rapporteur spécial se permet de renvoyer aux paragraphes 95 à 104 dudit rapport⁴⁷.

PÊCHERIES SÉDENTAIRES

Article 33

Sous réserve des droits acquis des nationaux d'autres Etats, les droits souverains de l'Etat rive-

rain sur son plateau continental s'étendent également aux pêcheries sédentaires.

Commentaire

Voir le rapport de la Commission du droit international sur les travaux de sa cinquième session (A/2456), paragraphe 71⁴⁸.

POLLUTION DES EAUX

Article 34

Tous les Etats seront tenus d'édicter des règles en conformité avec celles établies de concert par la majorité des Etats maritimes et qui visent à éviter la pollution des eaux par les hydrocarbures répandus par les navires.

Commentaire

1) La pollution de la mer par les hydrocarbures répandus par les navires présente de graves inconvénients : infection des ports et des plages, risques d'incendie, menaces à la vie de certaines espèces marines, poissons et oiseaux. Presque tous les Etats maritimes ont établi une réglementation ayant pour objet d'éviter la pollution de leurs eaux par les hydrocarbures. Mais il est clair que ces règlements particuliers sont insuffisants. Les hydrocarbures, évacués en pleine mer, sont susceptibles d'être entraînés vers les côtes par les courants et les vents. Seule une solution internationale pourra être efficace. Sur l'invitation du Gouvernement des Etats-Unis, une conférence préliminaire d'experts s'est réunie à Washington le 8 juin 1926⁴⁹. Elle élaborera un projet de convention⁵⁰ qui ne fut pas favorablement reçu. En 1934, le Gouvernement britannique saisit la Société des Nations de ce problème⁵¹. L'Assemblée déclara que « la question de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est de nature à faire l'objet d'une convention internationale »⁵². Un comité spécial d'experts élaborera en octobre 1935 un projet de convention internationale⁵³. Le Conseil décida, le 10 octobre 1936, de convoquer une conférence à ce sujet⁵⁴. Toutefois, celle-ci ne s'était pas réunie avant la guerre mondiale. A l'heure actuelle, de nouvelles tentatives sont en cours en vue d'aboutir à une réglementation de cette matière.

2) La situation actuelle est résumée comme suit dans un article publié le 7 décembre 1953 au *Department of State Bulletin* américain, p. 779, sous la plume de

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Preliminary Conference on Oil Pollution of Navigable Waters, Washington, June 8-16, 1926, Voir *Papers relating to the Foreign Relations of the United States 1926*, vol. I, p. 238.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 245.

⁵¹ Voir *Pollution de la mer par les hydrocarbures* (série de publications de la Société des Nations : VIII. Communications et transit. 1935.VIII.5) [S.d.N., n° officiel : A.20.1935.VIII], p. 2.

⁵² Voir *Pollution de la mer par les hydrocarbures* (*op. cit.*, 1935.VIII.7) [S.d.N., n° officiel : C.449.M.235.1935.VIII], p. 2.

⁵³ Voir *Ibid.*, p. 8.

⁵⁴ Société des Nations, *Journal officiel*, XVII^e année, p. 1196 (94^e session du Conseil, 4^e séance, 10/X/1936).

⁴⁶ Voir compte rendu de la 125^e séance, par. 37 à 76, dans *Yearbook of the International Law Commission, 1951*, vol. I, p. 364 à 366.

⁴⁷ Voir *Yearbook of the International Law Commission, 1953*, vol. II.

M. Mann, « Foreign Affairs Officer in the Office of Transport and Communications Policy » :

« En conclusion, il paraît raisonnable de supposer que l'on fait des progrès substantiels en ce qui concerne la prévention de la pollution de l'eau de mer par les hydrocarbures grâce à la mise en œuvre de la législation nationale et locale et à l'action bénévole de certains intérêts privés. Aux Etats-Unis où des résultats appréciables ont été obtenus par ces moyens, on peut mentionner l'installation aux ports de têtes de ligne et dans la plupart des ports principaux, de récipients pour les eaux contaminées par les résidus d'hydrocarbures; mais il semble que les gouvernements de certains autres pays, où le problème est probablement plus urgent, sont convaincus de la nécessité d'une action internationale. Des recommandations actuellement à l'étude envisagent la création de régions ou de zones en haute mer, à l'intérieur desquelles il serait interdit de rejeter des hydrocarbures ou des eaux contaminées. Aucune pression ne s'exerce en vue d'obliger tous les pays à installer des séparateurs. Il y a lieu de noter que l'étude britannique d'ensemble, achevée au mois de juillet dernier, ne recommande d'imposer l'installation de séparateurs qu'aux navires immatriculés dans le Royaume-Uni et utilisant des réservoirs pour les hydrocarbures combustible et l'eau de lestage alternativement; le rapport constate que des pétroliers de haute mer peuvent, sans utiliser des séparateurs, effectuer la séparation de la plus grande partie de l'eau par dépôt dans une cuve à déchets. Certains gouvernements n'ont pas manqué, dans leurs rapports officiels, d'envisager la possibilité d'utiliser le traitement chimique pour prévenir la pollution par les hydrocarbures, mais leurs recommandations indiquent l'utilité de nouvelles études dans ce domaine. Ces diverses études ont fait ressortir le besoin d'installations adéquates pour la réception des résidus d'hydrocarbures dans les ports pétroliers de têtes de ligne, auprès des ateliers de réparation des navires, dans les ports et dans les rades; mais il semble que, dans certains pays, les mesures prises à cet effet soient insuffisantes. »

3) Il y a lieu de compléter les renseignements qui précèdent en résumant brièvement les activités des Nations Unies dans ce domaine. Après l'adoption à la date du 6 mars 1948 par une conférence tenue sous les auspices des Nations Unies de la Convention relative à

la création d'une organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, le problème fut discuté de nouveau en 1950, 1951 et 1953 par la Commission des transports et des communications et par le Conseil économique et social. Les gouvernements disposant des moyens techniques nécessaires à cet effet furent invités à procéder à des études relatives à la question et à en communiquer les résultats au Secrétaire général des Nations Unies. Celui-ci fut autorisé par la résolution 468 B (XV), adoptée par le Conseil économique et social le 15 avril 1953, à prier les gouvernements des Etats Membres,

« Qui s'intéressent à la question de mettre à sa disposition, aux frais desdits gouvernements, des spécialistes qui seront chargés de coordonner les études et les communications présentées par les gouvernements intéressés et de tirer les conclusions qui s'imposent, pour transmission à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, lorsque cette Organisation aura commencé de fonctionner... »

Conformément à ladite résolution, le Secrétaire général s'est mis en rapport avec les gouvernements des Etats Membres dont trois, celui de la France, celui des Pays-Bas et celui du Royaume-Uni, ont accepté en principe de mettre des spécialistes à sa disposition (E/2522, par. 2). Cependant, par une note en date du 6 novembre 1953 (E/2522, par. 3 et annexe), le Gouvernement britannique informa le Secrétaire général de son intention de réunir en 1954 à Londres une conférence diplomatique spéciale des principales puissances maritimes et d'inviter les Nations Unies à s'y faire représenter. Le Gouvernement britannique déclara en outre que la mise en œuvre de tout accord pouvant résulter des travaux de ladite conférence serait assurée par l'Organisation consultative susmentionnée, à partir du moment où elle commencerait à fonctionner. Il exprima également l'avis que, dans ces conditions, « il était inutile de continuer à envisager la convocation de la réunion des spécialistes... » prévue par la résolution 468 B (XV) et le Secrétaire général, dans sa réponse, prit note des réserves ci-dessus résumées du Gouvernement du Royaume-Uni et ajouta que dans ces circonstances il avait proposé que la question de la pollution de l'eau de la mer fut inscrite à l'ordre du jour provisoire de la dix-septième session du Conseil économique et social (E/2522, par. 3, 4 et 7).

DOCUMENT A/CN.4/86

Comments on the draft articles on the continental shelf, fisheries and the contiguous zone adopted by the International Law Commission at its fifth session, transmitted by the Government of Denmark

[Original text: English]

[13 May 1954]

By a note of 28 April 1954, the Permanent Representative of Denmark to the United Nations transmitted to the Secretary-General, with the request that they be brought to the attention of the International Law Commission, the following observations by the Danish Committee to Investigate Matters relating to the Continental Shelf :

At its session on 12 November 1953 the Committee discussed the new draft articles on the continental shelf adopted by the International Law Commission at its fifth session.

The Committee considered that the new draft articles were an improvement upon the previous draft, and especially that the amendments submitted by Denmark