

# ARTICLES RELATIFS AU DROIT DE LA MER

1956

Texte adopté par la Commission à sa huitième session, en 1956, et soumis à l'Assemblée générale dans le cadre de son rapport sur les travaux de ladite session. Le rapport, qui contient également des commentaires sur le projet d'articles, est reproduit dans l'*Annuaire de la Commission du droit international, 1956*, vol. II.



Copyright © Nations Unies  
2005

opinions doctrinales », d'autre part, celui du « développement progressif du droit international », c'est-à-dire « les cas où il s'agit de rédiger des conventions sur des sujets qui ne sont pas encore réglés par le droit international ou relativement auxquels le droit n'est pas encore suffisamment développé dans la pratique des États ».

26. En élaborant la réglementation du droit de la mer, la Commission a acquis la conviction que, du moins dans cette matière, la distinction entre ces deux activités, prévue par le statut, peut difficilement être maintenue. Non seulement les opinions sur le point de savoir si un sujet est déjà « suffisamment développé dans la pratique » peuvent largement diverger, mais plusieurs dispositions adoptées par la Commission et basées sur un « principe reconnu en droit international » ont été élaborées d'une manière qui les range dans la catégorie du « développement progressif » du droit. Après avoir essayé de spécifier les articles rentrant dans l'une ou l'autre catégorie, la Commission a dû y renoncer, plusieurs articles n'appartenant entièrement ni à l'une ni à l'autre des deux catégories.

27. Dans ces conditions, il sera nécessaire pour donner effet au projet, dans sa totalité, d'avoir recours à la voie conventionnelle.

28. En conséquence, la Commission recommande, conformément à l'article 23, paragraphe 1, alinéa *d*, de son statut, que l'Assemblée générale procède à la convocation d'une conférence internationale de plénipotentiaires, chargée d'examiner le droit de la mer en tenant compte non seulement des aspects juridiques mais aussi techniques, biologiques, économiques et politiques de ce problème, et de consacrer le résultat de ses travaux dans une ou plusieurs conventions internationales ou autres instruments qu'elle jugera appropriés.

29. La Commission est d'avis que la conférence devra s'occuper des différentes parties du droit de la mer, traitées dans le présent rapport. La Commission a constaté par expérience — et les observations des gouvernements ont confirmé cette opinion — que l'interdépendance des différentes sections du droit de la mer est telle qu'il sera très difficile d'en traiter seulement une partie, en laissant de côté les autres.

30. La Commission est d'avis que ses travaux ont suffisamment préparé cette conférence. Le fait que des divergences de vue assez importantes se sont manifestées sur certains points ne devra pas conduire à différer la réunion d'une pareille conférence. On a regretté de plusieurs côtés l'attitude des gouvernements qui, après la Conférence de codification de La Haye en 1930, en présence du désaccord sur la largeur de la mer territoriale, ont renoncé à toute tentative pour aboutir à la conclusion d'une convention sur les points au sujet desquels l'accord s'était réalisé. La Commission exprime l'espoir qu'on ne retombe pas dans la même erreur.

31. En recommandant la consécration des règles proposées, comme il a été indiqué au paragraphe 28, la Commission n'a pas eu à rechercher quelle serait la relation entre les règles proposées et les conventions existantes. On devra répondre à cette question conformément aux règles générales du droit international et aux dispositions adoptées par la conférence internationale envisagée.

32. La Commission désire également faire deux autres observations, qui se réfèrent à tout le projet :

1. Le projet ne contient qu'une réglementation du droit de la mer en temps de paix.
2. Le mot « mille » est employé pour un mille marin, longueur d'une minute de latitude (1.852 mètres).

33. Le texte des articles et les commentaires qui les accompagnent, relatifs au droit de la mer et adoptés<sup>10</sup> par la Commission, sont reproduits ci-après.

## II. — Articles relatifs au droit de la mer

### PREMIÈRE PARTIE

#### LA MER TERRITORIALE

##### SECTION I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

###### *Caractère juridique de la mer territoriale*

###### *Article premier*

1. La souveraineté de l'État s'étend à une zone de mer adjacente aux côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.

2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les articles qui suivent et par d'autres règles du droit international.

###### *Caractère juridique de l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, du sol et du sous-sol de cette mer*

###### *Article 2*

La souveraineté de l'État riverain s'étend aussi à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au sol recouvert par cette mer et à son sous-sol.

##### SECTION II. — ÉTENDUE DE LA MER TERRITORIALE

###### *Largeur de la mer territoriale*

###### *Article 3*

1. La Commission reconnaît que la pratique internationale n'est pas uniforme en ce qui concerne la délimitation de la mer territoriale.

2. La Commission estime que le droit international ne permet pas l'extension de la mer territoriale au-delà de douze milles.

3. La Commission, sans prendre aucune décision quant à la largeur de la mer territoriale en deçà de cette

<sup>10</sup> Sir Gerald Fitzmaurice a fait une réserve au sujet: 1) du dernier paragraphe du commentaire relatif à l'article 3 dans la mesure où il pourrait faire croire que la largeur de la mer territoriale n'est pas régie par le droit international en vigueur; 2) de l'article 24 dans la mesure où il subordonne le droit de passage innocent des navires de guerre à une autorisation ou notification préalable. Il s'est abstenu sur les parties de l'article 47 (Droit de poursuite) et du commentaire relatif au même article qui traitent de la poursuite entamée dans la zone contiguë. M. Krylov n'a pu voter pour les articles 3 (Largeur de la mer territoriale), 22 (Navires d'État exploités à des fins commerciales), 39 (Piraterie), 57 (Arbitrage obligatoire) et 73 (Juridiction obligatoire). M. Zourek, tout en ayant voté pour l'ensemble du projet d'articles relatifs à la mer, n'accepte pas, pour les raisons exposées au cours des débats, les articles 3 (Largeur de la mer territoriale) et 22 (Navires d'État exploités à des fins commerciales). Il maintient également ses réserves au sujet de l'article 7 (Baies). Il reste opposé aux articles 57, 59 et 73, relatifs à l'arbitrage obligatoire; il maintient ses réserves au sujet de la définition de la piraterie donnée à l'article 39 et n'accepte pas le commentaire relatif à cet article.

limite, constate, d'une part, que beaucoup d'États ont établi une largeur supérieure à trois milles, et, d'autre part, que beaucoup d'États ne reconnaissent pas une telle largeur lorsque leur mer territoriale a une largeur moindre.

4. La Commission estime que la largeur de la mer territoriale doit être fixée par une conférence internationale.

#### *Ligne de base normale*

##### *Article 4*

Sous réserve des dispositions de l'article 5 et des dispositions concernant les baies et les îles, la largeur de la mer territoriale se mesure à partir de la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement par l'État riverain.

#### *Lignes de base droites*

##### *Article 5*

1. La ligne de base peut se détacher de la laisse de basse mer si les circonstances rendent nécessaire un régime spécial en raison de profondes échancrures ou indentations de la côte ou en raison d'îles situées à proximité immédiate de la côte. Dans ces cas, la méthode des lignes de base droites reliant les points appropriés peut être adoptée. Le tracé de ces lignes de base ne peut s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. Néanmoins, on pourra tenir compte, le cas échéant, des intérêts économiques propres à une région dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage. Les lignes de base ne seront pas tirées vers des rochers ou fonds couvrants et découvrants ou à partir de ceux-ci.

2. L'État riverain est tenu de donner aux lignes de base droites une publicité suffisante.

3. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite aura pour effet d'englober des zones qui précédemment étaient considérées comme faisant partie des eaux territoriales ou de la haute mer, et d'en faire des eaux intérieures, l'État riverain reconnaîtra un droit de passage inoffensif, tel qu'il est défini à l'article 15, à travers ces eaux dans tous les cas où les eaux ont normalement servi à la navigation internationale.

#### *Limite extérieure de la mer territoriale*

##### *Article 6*

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

#### *Baies*

##### *Article 7*

1. Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa

superficie est égale ou supérieure à celle du demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tracée entre les points limitant l'entrée de l'échancrure. Si la baie a plus d'une entrée, le demi-cercle sera tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant toutes ces entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une baie sera comprise dans la superficie totale de celle-ci.

2. Les eaux d'une baie dont un seul État est riverain seront considérées comme eaux intérieures si la ligne tirée en travers de l'ouverture n'excède pas quinze milles à partir de la laisse de basse mer.

3. Si l'entrée de la baie dépasse une largeur de quinze milles, la ligne de démarcation sera tracée à l'intérieur de la baie à l'endroit où la largeur de celle-ci n'excède pas quinze milles. Au cas où plusieurs lignes d'une longueur de quinze milles pourraient être tracées, on choisira la ligne enfermant dans la baie la superficie d'eau la plus grande.

4. Les dispositions précédentes ne s'appliqueront pas aux baies dites « historiques » ni dans les cas où le système de lignes de base droites, prévu par l'article 5, est appliqué.

#### *Ports*

##### *Article 8*

Aux fins de la délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante du système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte.

#### *Rades*

##### *Article 9*

Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires et qui autrement seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale seront comprises dans la mer territoriale. L'État riverain doit dûment publier les délimitations de ces rades.

#### *Îles*

##### *Article 10*

Chaque île comporte une mer territoriale qui lui est propre. Une île est une étendue de terre entourée d'eau qui normalement se trouve d'une manière permanente au-dessus de la marée haute.

#### *Rochers ou fonds couvrants et découvrants*

##### *Article 11*

Les rochers couvrants et découvrants et les fonds couvrants et découvrants se trouvant totalement ou partiellement dans la mer territoriale, délimitée à partir du continent ou d'une île, pourront servir de points de départ pour mesurer l'extension de la mer territoriale.

#### *Délimitation des mers territoriales dans les détroits ou dans d'autres cas de côtes opposées*

##### *Article 12*

1. Le délimitation des mers territoriales entre deux États dont les côtes sont situées en face de l'autre à une distance inférieure à l'étendue des zones de mer territoriale adjacentes aux deux côtes est établie par

accord entre ces États. A défaut d'accord et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces États.

2. Lorsque la distance entre les deux États dépasse l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux comprises entre ces deux zones forment des parties de la haute mer. Au cas cependant où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée à la mer territoriale d'un commun accord des États riverains.

3. La première phrase du paragraphe précédent s'applique au cas où un seul État est riverain des deux côtes. Au cas où cette délimitation aurait pour résultat de laisser une zone de mer, dont la largeur ne dépasse pas deux milles, enclavée complètement dans la mer territoriale, cette zone pourra être assimilée par l'État riverain à sa mer territoriale.

4. La ligne de démarcation sera tracée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement.

*Délimitation de la mer territoriale à l'embouchure  
d'un fleuve*

*Article 13*

1. Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la mer territoriale sera mesurée à partir d'une ligne tirée de cap en cap à travers l'embouchure.

2. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire dont un seul État est riverain, l'article 7 est applicable.

*Délimitation des mers territoriales  
de deux États limitrophes*

*Article 14*

1. La délimitation des mers territoriales entre deux États limitrophes est déterminée par accord entre ces États. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

2. La ligne sera tracée sur les cartes à grande échelle reconnues officiellement.

SECTION III. — DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF

SOUS-SECTION A. — RÈGLES GÉNÉRALES

*Signification du droit de passage inoffensif*

*Article 15*

1. Sous réserve des dispositions des présentes règles, les navires de toutes nationalités jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.

3. Le passage est inoffensif tant que le navire n'utilise pas la mer territoriale pour commettre un acte portant atteinte à la sécurité de l'État riverain ou un acte contraire aux présentes règles ou aux autres règles du droit international.

4. Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

5. Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface.

*Devoirs de l'État riverain*

*Article 16*

1. L'État riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale. Il est tenu d'user des moyens dont il dispose pour assurer dans la mer territoriale le respect du passage inoffensif et de ne pas laisser utiliser ces eaux aux fins d'actes contraires aux droits d'autres États.

2. L'État riverain est tenu de faire connaître de manière suffisante tous les dangers qui, à sa connaissance, menacent la navigation.

*Droits de protection de l'État riverain*

*Article 17*

1. L'État riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présentes règles et les autres règles du droit international l'autorisent à sauvegarder.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'État riverain a en outre le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

3. L'État riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l'exercice du droit de passage s'il le juge indispensable à la sauvegarde des droits prévus au paragraphe 1. Dans ce cas, il doit publier cette mesure de suspension.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication deux parties de la haute mer, servent normalement à la navigation internationale.

*Devoirs des navires étrangers pendant le passage*

*Article 18*

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés par l'État riverain en conformité avec les présentes règles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation.

SOUS-SECTION B. — NAVIRES DE COMMERCE

*Taxes à percevoir sur les navires étrangers*

*Article 19*

1. Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale.

2. Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services particuliers rendus à ce navire.

*Arrestation à bord d'un navire étranger*

*Article 20*

1. L'État riverain ne peut procéder, à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage que dans l'un ou l'autre des cas ci-après:

a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire; ou

b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale; ou

c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou le consul de l'État dont le navire bat pavillon.

2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation, à bord d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

3. L'autorité locale doit, en examinant si ou de quelle façon l'arrestation doit être faite, tenir compte des intérêts de la navigation.

*Arrêt du navire pour l'exercice de la juridiction civile*

*Article 21*

1. L'État 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.

2. L'État riverain 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 responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'État riverain.

3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

**SOUS-SECTION C. — NAVIRES D'ÉTAT AUTRES  
QUE LES NAVIRES DE GUERRE**

*Navires d'État affectés à des fins commerciales*

*Article 22*

Les règles prévues aux sous-sections A et B s'appliquent également aux navires d'État affectés à des fins commerciales.

*Navires d'État affectés à des fins non commerciales*

*Article 23*

Les règles prévues à la sous-section A s'appliquent aux navires d'État affectés à des fins non commerciales.

**SOUS-SECTION D. — NAVIRES DE GUERRE**

*Passage*

*Article 24*

L'État riverain peut subordonner le passage des navires de guerre dans la mer territoriale à une autorisation ou notification préalable. Normalement, il accordera le passage inoffensif, sous réserve de l'observation des dispositions des articles 17 et 18.

*Inobservation des règles*

*Article 25*

En cas d'inobservation par le navire de guerre des règles de l'État riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, l'État riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale.

**DEUXIÈME PARTIE**

**LA HAUTE MER**

**SECTION I. — RÉGIME GÉNÉRAL**

*Définition de la haute mer*

*Article 26*

1. On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale, telle qu'elle est envisagée dans la première partie, ou aux eaux intérieures d'un État.

2. Sont considérées comme des « eaux intérieures » les eaux situées à l'intérieur de la ligne de base de la mer territoriale.

*Liberté de la haute mer*

*Article 27*

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer comporte notamment:

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles sous-marins et des pipe-lines;
- 4) La liberté de la survoler.

**SOUS-SECTION A. — NAVIGATION**

*Droit de navigation*

*Article 28*

Tous les États ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

*Nationalité des navires*

*Article 29*

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

autorisés à battre pavillon. Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère national du navire par les autres États, il doit exister un lien réel entre l'État et le navire.

2. Le droit d'un navire de commerce de battre le pavillon d'un État se prouve par des documents émanant des autorités de cet État.

#### *Statut des navires*

##### *Article 30*

Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

#### *Navires naviguant sous deux pavillons*

##### *Article 31*

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

#### *Immunité des navires de guerre*

##### *Article 32*

1. Les navires de guerre naviguant en haute mer jouissent d'une immunité complète de juridiction de la part d'États autres que l'État du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, sous la dénomination de « navire de guerre » on entend un navire appartenant à la marine de guerre d'un État et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'État, 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.

#### *Immunité des autres navires d'État*

##### *Article 33*

En ce qui concerne l'exercice de pouvoirs en haute mer par d'autres États que l'État du pavillon, les navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental, commercial ou non commercial sont assimilés à des navires de guerre et jouissent de la même immunité.

#### *Sécurité de la navigation*

##### *Article 34*

1. Tout État est tenu d'édicter à l'usage des navires soumis à sa juridiction des règles tendant à assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- a) L'emploi des signaux, le maintien des communications et la prévention des abordages;
- b) L'équipage, qui doit répondre aux besoins du navire et jouir de conditions de travail raisonnables;
- c) La construction, l'équipement du navire et son aptitude à tenir la mer.

2. En édictant ces règles, tout État est tenu de se conformer aux normes internationalement acceptées. Il

prendra les mesures nécessaires pour assurer le respect desdites règles.

#### *Compétence pénale en cas d'abordage*

##### *Article 35*

1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine, ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne pourra être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont la personne accusée est le national.

2. Aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'État du pavillon.

#### *Devoir d'assistance*

##### *Article 36*

Tout État est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage et les passagers:

- a) De prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b) De se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c) Après un abordage, de prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et, dans la mesure du possible, d'indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

#### *Traite des esclaves*

##### *Article 37*

Tout État est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*.

#### *Piraterie*

##### *Article 38*

Tous les États doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou dans tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun État.

##### *Article 39*

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1) Toute acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:

- a) En haute mer, contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à bord de ce navire;

b) Contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à la commission des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entrepris avec l'intention de les faciliter.

#### Article 40

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 39, perpétrés par un navire d'État ou un aéronef d'État dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

#### Article 41

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes envisagés à l'article 39. Il en est de même en ce qui concerne les navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

#### Articles 42

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'État qui a conféré cette nationalité originaire.

#### Article 43

Tout État peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

#### Article 44

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'État qui l'a appréhendé est responsable, vis-à-vis de l'État dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de tout dommage et perte causés par la capture.

#### Article 45

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires.

#### Droit de visite

#### Article 46

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre, rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger, ne peut l'arraisonner, à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser:

a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou

b) Que le navire, se trouvant dans les zones maritimes considérées comme suspectes par les conventions internationales ayant pour but la suppression de la traite des esclaves, se livre à cette pratique; ou

c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire de la nationalité du navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas a, b et c, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de tout dommage et perte subis.

#### Droit de poursuite

#### Article 47

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de l'État poursuivant et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 66, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits 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 n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef:

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite;

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire de l'État riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéro-

nef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même.

6. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un État et escorté vers un port de cet État, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

#### *Pollution de la haute mer*

##### *Article 48*

1. Tout État est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines, ou résultant de l'exploitation du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

2. Tout État est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs.

3. Tous les États sont tenus de coopérer à l'élaboration de règles visant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent résultant d'expériences ou de travaux effectués avec des matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

#### SOUS-SECTION B. — PÊCHE

#### *Droit de la pêche*

##### *Article 49*

Tous les États ont droit à ce que leurs nationaux exercent la pêche en haute mer, sous réserve de leurs obligations conventionnelles, et des dispositions concernant la conservation des ressources biologiques de la haute mer, contenues dans les articles suivants.

#### *Conservation des ressources biologiques de la haute mer*

##### *Article 50*

Aux fins des présents articles, l'expression « conservation des ressources biologiques de la haute mer » s'entend comme l'ensemble des mesures rendant possible le rendement optimum constant de ces ressources, de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres.

##### *Article 51*

Un État dont les nationaux se livrent à la pêche dans une région de la haute mer où les nationaux d'autres États ne s'y livrent pas doit, en cas de besoin, adopter des mesures pour réglementer et contrôler la pêche dans cette région en vue de la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

##### *Article 52*

1. Si les nationaux de deux ou plusieurs États se livrent à la pêche du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources marines dans une région de la haute mer, ces États engageront, à la demande de l'un d'eux, des négociations en vue de prendre d'un commun

accord les mesures nécessaires pour la conservation de ces ressources.

2. Si les États intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

##### *Article 53*

1. Si, après l'adoption des mesures visées aux articles 51 et 52, des nationaux d'autres États désirent se livrer à la pêche, dans la même région, du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources marines, les mesures de conservation adoptées leur seront applicables.

2. Si ces autres États n'acceptent pas ces mesures, et si un accord ne peut être réalisé dans un délai raisonnable, chaque partie intéressée peut entamer la procédure prévue à l'article 57. Sous réserve de la disposition de l'article 58, paragraphe 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

##### *Article 54*

1. Tout État riverain a un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale.

2. Tout État riverain a le droit de participer, dans des conditions d'égalité, à toute organisation de recherches et à tout système de réglementation dans cette région, même si ses nationaux ne s'y livrent pas à la pêche.

3. Si les États intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai raisonnable, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

##### *Article 55*

1. Eu égard aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 54, tout État riverain peut, en vue du maintien de la productivité des ressources biologiques de la mer, adopter unilatéralement les mesures de conservation appropriées pour tout stock de poisson ou autres ressources marines dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale, si des négociations à cet effet avec les autres États intéressés n'ont pas abouti à un accord dans un délai raisonnable.

2. Les mesures que l'État riverain aura adoptées en vertu du paragraphe précédent ne peuvent avoir effet à l'égard des autres États que :

a) S'il est possible de prouver scientifiquement l'urgence des mesures de conservation;

b) Si elles sont fondées sur des conclusions scientifiques appropriées;

c) Si elles n'ont pas d'effets discriminatoires à l'encontre des pêcheurs étrangers.

3. Si ces mesures ne sont pas acceptées par d'autres États intéressés, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 57. Sous réserve de la disposition de l'article 58, paragraphe 2, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision arbitrale.

##### *Article 56*

1. Un État, même si ses nationaux ne se livrent pas à la pêche dans une région de la haute mer non adjacente à ses côtes, et qui cependant a un intérêt spécial à la conservation des ressources biologiques dans cette région, peut requérir les États dont les nationaux y exercent la pêche de prendre les mesures nécessaires à la conservation.



2. Si, dans un délai raisonnable, il n'obtient pas satisfaction, cet État peut entamer la procédure prévue à l'article 57.

#### Article 57

1. Tout différend pouvant surgir entre États dans les cas visés aux articles 52, 53, 54, 55 et 56 est, à la demande de l'une des parties, soumis pour règlement à une commission arbitrale composée de sept membres, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, deux membres de la commission arbitrale seront nommés par l'État ou les États demandeurs et deux membres seront nommés par l'État ou les États défendeurs, mais de chaque côté on ne pourra nommer qu'un membre national. Les trois autres membres, dont l'un sera chargé des fonctions de président, seront nommés d'un commun accord par les États parties au différend. A défaut d'accord, ils seront, à la requête de tout État partie au différend, choisis par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, parmi les ressortissants d'États tiers. Si, dans le délai de trois mois à compter de la date de la demande d'arbitrage, les parties n'ont pas désigné un ou plusieurs des membres, le ou les membres manquants seront, à la requête de toute partie, nommés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Il sera pourvu aux vacances de la même manière qu'aux désignations initiales.

3. Si les parties au différend se divisent en plus de deux groupes opposés, les membres de la commission arbitrale seront, à la requête de tout État partie au différend, désignés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies après consultation avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, parmi les personnes dûment qualifiées, spécialistes des questions juridiques, administratives ou scientifiques relatives aux pêcheries selon la nature du différend à régler. Il sera pourvu aux vacances de la même manière qu'aux désignations initiales.

4. Sauf disposition expresse des présents articles, la commission arbitrale réglera sa procédure. Elle statuera également sur la répartition des frais et dépens entre les parties.

5. La commission arbitrale sera, dans tous les cas, constituée dans les trois mois à compter de la requête initiale et rendra sa décision dans les cinq mois suivants, à moins qu'elle ne décide, en cas de nécessité, de prolonger ce délai.

#### Article 58

1. Lorsqu'il s'agit de mesures unilatéralement adoptées par des États riverains, la commission arbitrale appliquera les critères énoncés à l'article 55, paragraphe 2. Dans les autres cas, elle appliquera ces critères en fonction de chaque cas particulier.

2. La commission arbitrale pourra décider que tant qu'elle n'aura pas rendu sa décision, les mesures qui font l'objet du différend ne seront pas appliquées.

#### Article 59

Les décisions de la commission arbitrale seront obligatoires pour les États en cause. Au cas où des recommandations y auront été jointes, celles-ci devront recevoir la plus grande attention.

#### *Pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol*

#### Article 60

La réglementation de pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol dans les régions de la haute mer adjacentes à la mer territoriale d'un État peut être entreprise par cet État lorsque ses nationaux entretiennent et exploitent ces pêcheries depuis longtemps, à condition que ceux qui ne sont pas ses nationaux soient autorisés à participer à ces activités dans les mêmes conditions que ses nationaux. Cette réglementation ne portera pas atteinte au régime général de ces régions en tant que haute mer.

#### SOUS-SECTION C. — CÂBLES ET PIPE-LINES SOUS-MARINS

#### Article 61

1. Tout État a le droit de poser sur le lit de la haute mer des câbles télégraphiques ou téléphoniques et des câbles à haute tension ainsi que des pipe-lines.

2. L'État riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipe-lines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

#### Article 62

Tout État est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marin, constituent des infractions passibles 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 navires, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

#### Article 63

Tout État est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction, qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer, et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais.

#### Article 64

Tout État est tenu de réglementer la pêche au chalut de façon que les engins de pêche utilisés soient construits et entretenus de manière à réduire au minimum tout danger d'accrochage des câbles ou pipe-lines sous-marins.

*Article 65*

Tout État est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

## SECTION II. — ZONE CONTIGÜË

*Article 66*

1. Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'État riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue:

a) De prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale ou sanitaire sur son territoire ou dans sa mer territoriale;

b) De réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de douze milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

## SECTION III. — LE PLATEAU CONTINENTAL

*Article 67*

Aux fins des présents articles, l'expression « plateau continental » est utilisée pour désigner le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la zone de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres (environ 100 brasses) ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions.

*Article 68*

L'État riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

*Article 69*

Les droits de l'État riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer, ni à celui de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

*Article 70*

L'État riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles sous-marins sur le plateau continental, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploration de ses ressources naturelles.

*Article 71*

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 conservation des ressources biologiques de la mer.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 5 du présent article, l'État 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'État riverain, n'ont pas le statut d'îles. Elles n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'influe par sur la délimitation de la mer territoriale de l'État riverain.

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

5. Ni ces installations elle-mêmes, ni les zones de sécurité susmentionnées établies autour de celles-ci ne doivent être situées dans des chenaux ou dans des parages où elles peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale.

*Article 72*

1. Dans les cas où un même plateau continental est adjacent au territoire de deux ou plusieurs États dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces États est déterminée par accord entre ces États. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces pays.

2. Dans les cas où un même plateau continental est adjacent au territoire de deux États limitrophes, la délimitation du plateau continental est déterminée par accord entre ces États. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux pays.

*Article 73*

Les litiges susceptibles de naître entre États au sujet de l'interprétation ou de l'application des articles 67 à 72 seront soumis à la Cour internationale de Justice sur la demande de l'une quelconque des parties, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique.

## III. — Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer

## PREMIÈRE PARTIE

## LA MER TERRITORIALE

## SECTION I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

*Caractère juridique de la mer territoriale*

## ARTICLE PREMIER

1. La souveraineté de l'État s'étend à une zone de mer adjacente aux côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.

2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les articles qui suivent et par d'autres règles du droit international.