

BULLETIN DU DROIT DE LA MER

No 24

DECEMBRE 1993



BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER

La publication dans le Bulletin d'information concernant les mesures et décisions adoptées par les Etats dans le domaine du droit de la mer n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant à la validité des mesures et décisions en question.

LES INFORMATIONS PUBLIEES DANS LE PRESENT BULLETIN PEUVENT ETRE REPRODUITES EN TOUT
OU EN PARTIE, MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. ETAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	1
A. Ordre chronologique des ratifications de la Convention et des adhésions à celle-ci	1
B. Ratification et adhésions à la Convention, par groupes régionaux	3
II. INFORMATION JURIDIQUE EN RAPPORT AVEC LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	5
A. Textes de loi et notifications nationales récentes reçus de gouvernements	5
1. Bahreïn : Décret-loi No 8 de 1993 relatif à la mer territoriale et à la zone contiguë de l'Etat de Bahreïn ..	5
2. Chypre : Coordonnées géographiques indiquant les lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale	6
3. Iran (République islamique d') : Loi sur les étendues marines de la République islamique d'Iran dans le golfe Persique et la mer d'Oman	10
4. Pays-Bas : Décret du 6 juillet 1993 établissant une zone de pêche pour les Antilles néerlandaises et Aruba [décret relatif à la zone de pêche (Antilles néerlandaises et Aruba)]	17
5. Espagne : Loi No 27/1992 du 24 novembre 1992 concernant les ports nationaux et la marine marchande (extraits)	18
6. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	53
a) Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno Proclamation No 1 de 1992	53
b) Iles de Géorgie du Sud et îles Sandwich du Sud Proclamation (zone maritime) No 1 de 1993	54
7. Etats-Unis d'Amérique	56
B. Déclarations reçues de gouvernements	61
1. Argentine : Lettre du 7 mai 1993, adressée au Secrétaire général par le Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de l'Argentine auprès de l'Organisation des Nations Unies	61

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Page</u>
2. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : Lettre datée du 12 mai 1993, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord auprès de l'Organisation des Nations Unies	64
III. INFORMATIONS DIVERSES	66
A. Succession	66
B. Cour internationale de Justice : Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège) - Arrêt de la Cour	67
C. Publications du Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer destinées à la vente	83
D. Rectificatif au <u>Bulletin</u> No 23 de juin 1993	87

I. ETAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

A. Ordre chronologique des ratifications de la Convention et des adhésions à celle-ci

Le soixantième instrument de ratification ou d'adhésion ayant été reçu le 16 novembre 1993, la Convention, conformément à son article 308, entrera en vigueur le 16 novembre 1994.

<u>Date</u>	<u>Etat/entité</u>	<u>Groupe régional</u>
1. 10 décembre 1982	Fidji	Asie
2. 7 mars 1983	Zambie	Afrique
3. 18 mars 1983	Mexique	Amérique latine/Caraïbes
4. 21 mars 1983	Jamaïque	Amérique latine/Caraïbes
5. 18 avril 1983	Namibie	Afrique
6. 7 juin 1983	Ghana	Afrique
7. 29 juillet 1983	Bahamas	Amérique latine/Caraïbes
8. 13 août 1983	Belize	Amérique latine/Caraïbes
9. 26 août 1983	Egypte	Afrique
10. 26 mars 1984	Côte d'Ivoire	Afrique
11. 8 mai 1984	Philippines	Asie
12. 22 mai 1984	Gambie	Afrique
13. 15 août 1984	Cuba	Amérique latine/Caraïbes
14. 25 octobre 1984	Sénégal	Afrique
15. 23 janvier 1985	Soudan	Afrique
16. 27 mars 1985	Sainte-Lucie	Amérique latine/Caraïbes
17. 16 avril 1985	Togo	Afrique
18. 24 avril 1985	Tunisie	Afrique
19. 30 mai 1985	Bahreïn	Asie
20. 21 juin 1985	Islande	Europe occidentale et autres Etats
21. 16 juillet 1985	Mali	Afrique
22. 30 juillet 1985	Iraq	Asie
23. 6 septembre 1985	Guinée	Afrique
24. 30 septembre 1985	République-Unie de Tanzanie	Afrique
25. 19 novembre 1985	Cameroun	Afrique
26. 3 février 1986	Indonésie	Asie
27. 25 avril 1986	Trinité-et-Tobago	Amérique latine/Caraïbes
28. 2 mai 1986	Koweït	Asie
29. 5 mai 1986	Yougoslavie	Europe orientale
30. 14 août 1986	Nigéria	Afrique
31. 25 août 1986	Guinée-Bissau	Afrique
32. 26 septembre 1986	Paraguay	Amérique latine/Caraïbes
33. 21 juillet 1987	Yémen	Asie
34. 10 août 1987	Cap-Vert	Afrique
35. 3 novembre 1987	Sao Tomé-et-Principe	Afrique

<u>Date</u>	<u>Etat/entité</u>	<u>Groupe régional</u>	
36.	12 décembre 1988	Chypre	Asie
37.	22 décembre 1988	Brésil	Amérique latine/Caraïbes
38.	2 février 1989	Antigua-et-Barbuda	Amérique latine/Caraïbes
39.	17 février 1989	Zaïre	Afrique
40.	2 mars 1989	Kenya	Afrique
41.	24 juillet 1989	Somalie	Afrique
42.	17 août 1989	Oman	Asie
43.	2 mai 1990	Botswana	Afrique
44.	9 novembre 1990	Ouganda	Afrique
45.	5 décembre 1990	Angola	Afrique
46.	25 avril 1991	Grenade	Amérique latine/Caraïbes
47.	29 avril 1991	Micronésie	Asie
	(Etats fédérés de) <u>1/</u>		
48.	9 août 1991	Iles Marshall <u>1/</u>	Asie
49.	16 septembre 1991	Seychelles	Afrique
50.	8 octobre 1991	Djibouti	Afrique
51.	24 octobre 1991	Dominique	Amérique latine/Caraïbes
52.	21 septembre 1992	Costa Rica	Amérique latine/Caraïbes
53.	10 décembre 1992	Uruguay	Amérique latine/Caraïbes
54.	7 janvier 1993	Saint-Kitts-et-Nevis	Amérique latine/Caraïbes
55.	24 février 1993	Zimbabwe	Afrique
56.	20 mai 1993	Malte	Europe de l'Ouest et autres Etats
57.	1er octobre 1993	Saint-Vincent et les Grenadines	Amérique latine/Caraïbes
58.	5 octobre 1993	Honduras	Amérique latine/Caraïbes
59.	12 octobre 1993	Barbade	Amérique latine/Caraïbes
60.	16 novembre 1993	Guyane	Amérique latine/Caraïbes

1/ Adhésion à la Convention.

B. Ratification et adhésions à la Convention, par groupes régionaux

<u>Date</u>	<u>Etat/entité</u>	<u>Groupe régional</u>
1. 5 décembre 1990	Angola	Afrique
2. 2 mai 1990	Botswana	"
3. 19 novembre 1985	Cameroun	"
4. 10 août 1987	Cap-Vert	"
5. 26 mars 1984	Côte d'Ivoire	"
6. 8 octobre 1991	Djibouti	"
7. 26 août 1983	Egypte	"
8. 22 mai 1984	Gambie	"
9. 7 juin 1983	Ghana	"
10. 6 septembre 1985	Guinée	"
11. 25 août 1986	Guinée-Bissau	"
12. 2 mars 1989	Kenya	"
13. 16 juillet 1985	Mali	"
14. 18 avril 1983	Namibie	"
15. 14 août 1986	Nigéria	"
16. 9 novembre 1990	Ouganda	"
17. 30 septembre 1985	République-Unie de Tanzanie	"
18. 3 novembre 1987	Sao Tomé-et-Principe	"
19. 25 octobre 1984	Sénégal	"
20. 16 septembre 1991	Seychelles	"
21. 24 juillet 1989	Somalie	"
22. 23 janvier 1985	Soudan	"
23. 16 avril 1985	Togo	"
24. 24 avril 1985	Tunisie	"
25. 17 février 1989	Zaïre	"
26. 7 mars 1983	Zambie	"
27. 24 février 1993	Zimbabwe	"
		Asie
1. 30 mai 1985	Bahreïn	"
2. 12 décembre 1988	Chypre	"
3. 10 décembre 1982	Fidji	"
4. 9 août 1991	Iles Marshall <u>1/</u>	"
5. 3 février 1986	Indonésie	"
6. 30 juillet 1985	Iraq	"
7. 2 mai 1986	Koweït	"
8. 29 avril 1991	Micronésie (Etats fédérés de) <u>1/</u>	"
9. 17 août 1989	Oman	"
10. 8 mai 1984	Philippines	"
11. 21 juillet 1987	Yémen	"

<u>Date</u>	<u>Etat/entité</u>	<u>Groupe régional</u>
1. 2 février 1989	Antigua-et-Barbuda	Amérique latine/Caraïbes
2. 29 juillet 1983	Bahamas	"
3. 12 octobre 1993	Barbade	"
4. 13 août 1983	Bélize	"
5. 22 décembre 1988	Brésil	"
6. 21 septembre 1992	Costa Rica	"
7. 15 août 1984	Cuba	"
8. 24 octobre 1991	Dominique	"
9. 25 avril 1991	Grenade	"
10. 16 novembre 1993	Guyana	"
11. 5 octobre 1993	Honduras	"
12. 21 mars 1983	Jamaïque	"
13. 18 mars 1983	Mexique	"
14. 26 septembre 1986	Paraguay	"
15. 7 janvier 1993	Saint-Kitts-et-Nevis	"
16. 27 mars 1985	Sainte-Lucie	"
17. 1er octobre 1993	Saint-Vincent-et-les- Grenadines	"
18. 25 avril 1986	Trinité-et-Tobago	"
19. 10 décembre 1992	Uruguay	"
1. 21 juin 1985	Islande	Etats d'Europe de l'Ouest et autres Etats
2. 20 mai 1993	Malte	"
1. 5 mai 1986	Yougoslavie	Europe orientale

1/ Adhésion à la Convention.

II. INFORMATION JURIDIQUE EN RAPPORT AVEC LA CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LE DROIT DE LA MER

A. Textes de loi et notifications nationales récents reçus de gouvernements

1. BAHREIN 1/

Décret-loi No 8 de 1993 relatif à la mer territoriale et à la zone contiguë
de l'Etat de Bahreïn

Considérant que l'Etat de Bahreïn exerce sa souveraineté sur la mer territoriale et des droits, un contrôle et une juridiction souverains sur les mers et le plateau continental adjacent à ses côtes conformément aux règles du droit international et dans les limites prescrites par ce droit;

Reconnaissant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, qui a été ratifiée le 30 mai 1985 par l'Etat de Bahreïn conformément au décret-loi No 8 de 1985, représente un énoncé des règles du droit international contemporain correspondant aux vues générales des Etats concernant les questions dont traitent les dispositions de la présente loi;

Sur recommandation du Ministre des affaires étrangères;

après consultation de la Shura;

après approbation par le Conseil des Ministres;

DECRETE PAR LE PRESENT TEXTE LA LOI SUIVANTE

Article premier

La largeur de la mer territoriale de l'Etat de Bahreïn sera de 12 milles marins, mesurés à compter des lignes de base tracées conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

Article 2

La largeur de la zone contiguë sera de 24 milles marins mesurés à compter des lignes de base visées à l'article premier de la présente loi.

Article 3

Tous les ministres, chacun dans son domaine de compétence, appliqueront les dispositions de la présente loi, qui aura effet à compter de la date de sa publication au Journal officiel.

Promulguée au Palais de Riffa le 29 Shawal 1413, correspondant au 20 avril 1993.

1/ Texte transmis par la mission permanente de Bahreïn auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale du 13 octobre 1993.

2. CHYPRE 1/

Coordonnées géographiques indiquant les lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale

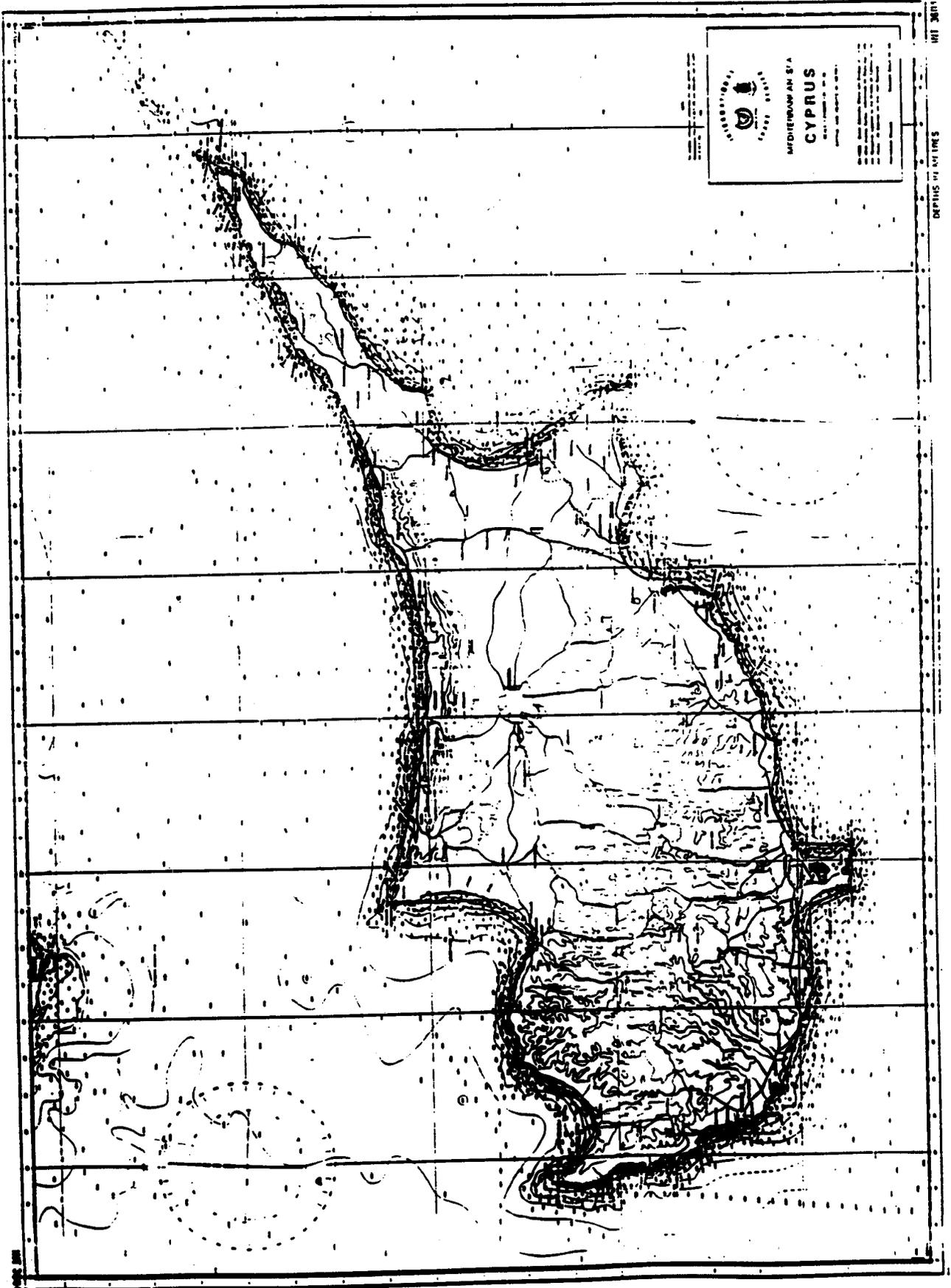
La mission permanente de la République de Chypre auprès de l'Organisation des Nations Unies tient à déposer la copie jointe des coordonnées géographiques indiquant les lignes de base qui servent à mesurer la largeur de la mer territoriale de Chypre là où ces coordonnées sont établies.

Sequence	Latitude	Longitude
1.	35° 06' 49"	32° 16' 52"
2.	35° 05' 40"	32° 16' 31"
3.	35° 04' 15"	32° 16' 12"
4.	35° 02' 21"	32° 16' 15"
5.	35° 01' 30"	32° 16' 29"
6.	34° 57' 05"	32° 18' 15"
7.	34° 53' 59"	32° 18' 32"
8.	34° 51' 30"	32° 21' 03"
9.	34° 45' 19"	32° 24' 15"
10.	34° 42' 13"	32° 29' 42"
11.	34° 39' 17"	32° 39' 29"
12.	34° 38' 30"	32° 42' 19"
13.	34° 38' 42"	32° 54' 07"
14.	34° 34' 01"	32° 56' 06"
15.	34° 33' 47"	33° 01' 45"
16.	34° 34' 06"	33° 02' 12"
17.	34° 40' 14"	33° 02' 30"
18.	34° 42' 19"	33° 15' 42"
19.	34° 43' 12"	33° 19' 37"
20.	34° 43' 52"	33° 22' 06"
21.	34° 46' 45"	33° 29' 47"
22.	34° 49' 08"	33° 36' 18"

1/ Texte transmis par la mission permanente de Chypre auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale référence No 2001-254 datée du 3 mai 1993.

Sequence	Latitude	Longitude
23.	34° 51' 48"	33° 38' 18"
24.	34° 55' 41"	33° 38' 57"
25.	34° 58' 44"	33° 43' 52"
26.	34° 56' 32"	33° 51' 46"
27.	34° 58' 52"	34° 57' 23"
28.	34° 57' 20"	34° 05' 05"
29.	34° 57' 38"	34° 05' 13"
30.	34° 59' 21"	34° 04' 38"
31.	35° 00' 40"	34° 03' 55"
32.	35° 13' 10"	33° 54' 15"
33.	35° 16' 50"	33° 55' 36"
34.	35° 19' 45"	34° 04' 00"
35.	35° 22' 25"	34° 05' 22"
36.	35° 29' 40"	34° 18' 40"
37.	35° 33' 21"	34° 24' 30"
38.	35° 38' 31"	34° 33' 40"
39.	35° 39' 04"	34° 34' 15"
40.	35° 42' 36"	34° 36' 22"
41.	35° 39' 10"	34° 25' 52"
42.	35° 33' 41"	34° 10' 38"
43.	35° 28' 57"	34° 03' 11"
44.	35° 24' 33"	33° 45' 11"
45.	35° 21' 37"	33° 36' 25"
46.	35° 21' 00"	33° 17' 27"
47.	35° 22' 08"	33° 06' 52"
48.	35° 24' 08"	32° 55' 10"
49.	35° 13' 42"	32° 55' 15"
50.	35° 08' 38"	32° 50' 15"
51.	35° 10' 58"	32° 44' 25"

Sequence	Latitude	Longitude
52.	35° 11' 45"	32° 40' 11"
53.	35° 11' 45"	32° 38' 37"
54.	35° 10' 35"	32° 33' 15"
55.	35° 08' 37"	32° 31' 27"
56.	35° 3' 20"	32° 27' 05"
57.	35° 02' 30"	32° 23' 52"



DEPTHS IN METERS 101 3011

3. IRAN (REPUBLIQUE ISLAMIQUE D') 1/

Loi sur les étendues marines de la République islamique d'Iran
dans le golfe Persique et la mer d'Oman

PARTIE I

Mer territoriale

Article premier

Souveraineté

La souveraineté de la République islamique d'Iran s'étend, au-delà de son territoire terrestre, de ses eaux intérieures et de ses îles dans le golfe Persique, le détroit d'Hormuz et la mer d'Oman, à une ceinture maritime adjacente à la ligne de base décrite en tant que mer territoriale.

Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien situé au-dessus de la mer territoriale ainsi qu'aux fonds de celle-ci et à son sous-sol.

Article 2

Limite extérieure

La largeur de la mer territoriale est de 12 milles marins mesurés à compter de la ligne de base. Un mille marin est égal à 1 852 mètres.

Les îles appartenant à l'Iran, qu'elles soient situées à l'intérieur ou à l'extérieur de la mer territoriale, ont, conformément à la présente loi, leur propre mer territoriale.

Article 3

Ligne de base

Dans le golfe Persique et la mer d'Oman, la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est celle qui est déterminée dans le décret No 2/250-67 du 31 Tir 1352 (22 juillet 1973) du Conseil des ministres (joint en annexe à la présente loi) 2/; dans les autres étendues et îles, la laisse de basse mer le long de la côte constitue la ligne de base.

1/ Texte transmis par la mission permanente de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale No 152 du 6 juillet 1993.

2/ Le texte du décret No 2/250-67 daté du 31 Tir 1352 (22 juillet 1973) n'est pas joint en annexe de la présente loi; il a déjà été reproduit dans la Série législative des Nations Unies, Législation nationale et traités concernant le droit de la mer (ST/LEG/SER.B/19), p. 55.

Les eaux situées du côté des terres de la ligne de base de la mer territoriale et les eaux situées entre les îles appartenant à l'Iran lorsque la distance entre ces îles ne dépasse pas 24 milles marins font partie des eaux intérieures et sont sous la souveraineté de la République islamique d'Iran.

Article 4

Délimitation

Partout où la mer territoriale de l'Iran se confond avec les eaux territoriales des Etats ayant des côtes adjacentes ou opposées, la ligne qui divise les eaux territoriales de l'Iran de celles de ces Etats, à moins que les deux parties n'en conviennent autrement, est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches de la ligne de base des deux Etats.

Article 5

Passage inoffensif

Le passage inoffensif des navires étrangers, à l'exception de ceux qui font l'objet des dispositions de l'article 9, est soumis au principe du passage inoffensif aussi longtemps qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'ordre public, à la paix et à la sécurité de la République islamique d'Iran.

Le passage, à l'exception des cas de force majeure, est continu et sans délai.

Article 6

Conditions du passage inoffensif

Le passage de navires étrangers n'est pas jugé inoffensif dans les cas où ils se livrent à l'une quelconque des activités suivantes, et est soumis aux lois et réglementations civiles et pénales applicables :

- a) Menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de la République islamique d'Iran, ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international;
- b) Exercice ou manoeuvre avec armes de tous types;
- c) Acte visant à recueillir des renseignements au détriment de la sécurité et de la défense nationales ou des intérêts économiques de la République islamique d'Iran;
- d) Tout acte de propagande visant à nuire à la sécurité, à la défense ou aux intérêts économiques nationaux de la République islamique d'Iran;
- e) Lancement, abordage ou embarquement de tout aéronef ou hélicoptère ou de tout dispositif militaire ou personnel sur un autre navire ou sur la côte;
- f) Embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention avec les lois et règlements de la République islamique d'Iran;

- g) Tout acte de pollution du milieu marin contraire aux règles et règlements de la République islamique d'Iran;
- h) Tout acte de pêche ou d'exploitation des ressources marines;
- i) Toute recherche scientifique et tout relevé cartographique et sismique ou toute activité de prélèvement d'échantillon;
- j) Perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement ou installation de la République islamique d'Iran;
- k) Toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

Article 7

Lois et réglementations complémentaires

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran adoptera les autres réglementations nécessaires pour protéger ses intérêts nationaux et le bon exercice du droit de passage inoffensif.

Article 8

Suspension du droit de passage inoffensif

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran, inspiré par ses intérêts nationaux supérieurs et afin de défendre sa sécurité, peut suspendre le droit de passage inoffensif dans des parties de sa mer territoriale.

Article 9

Exceptions au droit de passage inoffensif

Le passage des navires de guerre, des sous-marins, des embarcations et navires à propulsion nucléaire ou de tout autre objet flottant ou navire transportant des substances nucléaires ou d'autres substances dangereuses ou nocives nuisibles à l'environnement dans la mer territoriale est soumis à l'autorisation préalable des autorités compétentes de la République islamique d'Iran. Les sous-marins doivent naviguer en surface et arborer leur pavillon.

Article 10

Juridiction pénale

Dans les cas suivants, les enquêtes, poursuites et peines liées à tout crime commis à bord d'un navire traversant la mer territoriale relèvent de la juridiction des autorités judiciaires de la République islamique d'Iran :

- a) Si les conséquences du crime s'étendent à la République islamique d'Iran;
- b) Si le crime est de nature à troubler la paix et l'ordre dans le pays ou l'ordre public de la mer territoriale;

c) Si le capitaine du navire ou un agent diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon demande une assistance et une enquête;

d) Si cette enquête et les poursuites qui en résultent sont indispensables à l'élimination d'un trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes.

Article 11

Juridiction civile

Les autorités compétentes de la République islamique d'Iran peuvent immobiliser, détourner ou arraisonner un navire et son équipage afin de faire exécuter un mandat d'amener ou la décision d'un tribunal si :

a) Le navire traverse la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures de l'Iran;

b) Le navire se trouve à l'intérieur de la mer territoriale de l'Iran;

c) Le navire traverse la mer territoriale, à condition que l'origine du mandat d'amener ou de la décision du tribunal soit liée aux obligations ou aux conditions qui découlent de la responsabilité civile du navire lui-même.

PARTIE II

Zone contiguë

Article 12

Définition

La zone contiguë est une zone adjacente à la mer territoriale dont la limite extérieure est située à 24 milles marins de la ligne de base.

Article 13

Juridiction civile et pénale

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran peut adopter des mesures nécessaires pour empêcher les infractions à la législation et aux règles à l'intérieur de la zone contiguë, y compris la législation et les règles relatives à la sécurité, aux douanes, aux questions maritimes et fiscales, à l'immigration, aux questions sanitaires et à l'environnement, et aux enquêtes et au châtement des délinquants.

PARTIE III

Zone économique exclusive et plateau continental

Article 14

Droits et juridiction souverains à l'intérieur de la zone économique exclusive

Au-delà de sa mer territoriale, qui est appelée zone économique exclusive, la République islamique d'Iran exerce des droits et une juridiction souverains en ce qui concerne :

a) L'exploration, l'exploitation, la préservation et la gestion de toutes les ressources naturelles, biologiques ou non, du fond de la mer et du sous-sol ainsi que de ses eaux surjacentes et en ce qui concerne d'autres activités économiques visant la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. Ces droits sont exclusifs;

b) L'adoption et l'application de la législation et des règlements pertinents, particulièrement en ce qui concerne les activités suivantes :

- i) l'installation et l'exploitation d'îles artificielles et autres installations et ouvrages, la pose de câbles et de pipelines sous-marins et la création de zones de sécurité et de sûreté correspondantes;
- ii) Tous types de recherche;
- iii) La protection et la préservation du milieu marin;

c) Les droits souverains qui découlent de traités régionaux ou internationaux.

Article 15

Droits souverains et juridiction sur le plateau continental

Les dispositions de l'article 14 s'appliquent mutatis mutandis aux droits souverains et à la juridiction de la République islamique d'Iran sur son plateau continental qui inclut le fond des mers et le sous-sol des étendues marines qui se trouvent au-delà de la mer territoriale dans tout le prolongement naturel du territoire terrestre.

Article 16

Activités interdites

Les activités et les pratiques militaires étrangères, la collecte de renseignements et toute autre activité incompatible avec les droits et intérêts de la République islamique d'Iran à l'intérieur de la zone économique exclusive et du plateau continental sont interdites.

Article 17

Activités scientifiques, prospection et recherche

Toutes les activités de récupération d'objets immergés et de recherche et de prospection scientifiques à l'intérieur de la zone économique exclusive et du plateau continental sont soumises à l'autorisation des autorités compétentes de la République islamique d'Iran.

Article 18

Préservation de l'environnement et des ressources naturelles

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran prend les mesures appropriées pour protéger et préserver le milieu marin et exploiter convenablement les ressources biologiques ou non de la zone économique exclusive et du plateau continental.

Article 19

Délimitation

Les limites de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République islamique d'Iran, à moins qu'elles ne soient déterminées autrement conformément à des accords bilatéraux, sont constituées par une ligne dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base de deux Etats.

Article 20

Juridiction civile et pénale

La République islamique d'Iran exerce sa juridiction pénale et civile contre les auteurs d'infraction à la législation et aux règlements à l'intérieur de la zone économique exclusive et du plateau continental et, le cas échéant, enquête à leur sujet ou les place en détention.

Article 21

Droit de poursuite

Le Gouvernement de la République islamique d'Iran se réserve le droit de poursuivre les auteurs d'infraction à la législation et à la réglementation concernant ses eaux intérieures, sa mer territoriale, sa zone contiguë, sa zone économique exclusive et son plateau continental dans ces zones et en haute mer.

PARTIE IV

Dispositions finales

Article 22

Règles d'application

Le Conseil des ministres définira les fonctions et les responsabilités (pouvoirs et obligations) des différents ministères et organismes chargés de faire appliquer la présente loi.

Ces ministères et ces organismes, dans l'année qui suivra l'adoption de la présente loi, établiront les règlements nécessaires et les feront approuver par le Conseil des ministres.

En attendant l'adoption de nouvelles règles d'application, les règles et réglementations existantes resteront en vigueur.

Article 23

Toutes les législations et règles contraires à la présente loi sont abrogées par celle-ci lors de sa ratification.

La loi ci-dessus, composée de 23 articles, a été ratifiée en séance plénière, le mardi trente et un Farvardin mil trois cent soixante-douze (20 avril 1993), de l'Assemblée consultative islamique et a été approuvée par le Conseil des gardiens le 12 Ordibehesht 1372 (2 mai 1993).

4. PAYS BAS 1/

Décret du 6 juillet 1993 établissant une zone de pêche pour les Antilles néerlandaises et Aruba [décret relatif à la zone de pêche (Antilles néerlandaises et Aruba)]

Article premier

1. Une zone de pêche est instaurée au large des côtes des Antilles néerlandaises et d'Aruba à compter de la limite extérieure de la mer territoriale.
2. La limite extérieure de la zone de pêche sera la ligne frontière convenue avec d'autres Etats.
3. Là où il ne sera pas convenu d'une ligne frontière avec d'autres Etats, la limite extérieure de la zone de pêche sera constituée par la ligne dont tous les points sont équidistants des points les plus proches de la ligne de base à compter de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats.
4. La ligne frontière entre les zones de pêche des Antilles néerlandaises et d'Aruba sera la frontière maritime définie par la loi du Parlement du Royaume du 12 décembre 1985 établissant une frontière maritime entre les Antilles néerlandaises et Aruba (Bulletin de lois et décrets 1985, 664).

Article 2

Le Royaume exerce des droits exclusifs en ce qui concerne les pêcheries dans la zone visée à l'article premier, compte tenu des limites fixées par le droit international.

Article 3

Le présent décret entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra la date de publication du Bulletin de lois et décrets dans lequel il sera publié.

Article 4

Le présent décret peut être cité sous le titre de Décret relatif à la zone de pêche (Antilles néerlandaises et Aruba).

1/ Texte transmis par la mission permanente des Pays-Bas auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale No 9085 du 22 septembre 1993.

5. ESPAGNE 1/

Loi No 27/1992 du 24 novembre 1992 concernant les ports nationaux
et la marine marchande (extraits)

[Original : espagnol]

Chapitre III

Transports maritimes marchands

Article 6

Transports maritimes marchands

1. Aux fins de la présente loi, les transports maritimes marchands comprennent :

a) L'activité de transport maritime à l'exception de celle qui est effectuée exclusivement entre des ports ou des points situés à l'intérieur d'une Communauté autonome unique ayant compétence dans cette zone et excluant des ports ou des points d'autres zones territoriales;

b) La gestion et l'inspection de la flotte civile espagnole;

c) La sécurité de la navigation et de la vie en mer;

d) La sûreté maritime, y compris la formation des pilotes pour le pilotage dans les ports et la détermination des exigences concernant le remorquage dans les ports ainsi que la fourniture de ces services en cas d'urgence;

e) Les opérations de sauvetage maritime conformément aux dispositions de l'article 87;

f) La prévention de la pollution causée par les navires, les plates-formes fixes et autres installations dans des eaux situées dans les étendues sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction et la protection de l'environnement marin;

g) Les inspections techniques et opérationnelles des navires, des équipages et des cargaisons;

h) La gestion du trafic et des communications maritimes;

i) La vérification de la position, du pavillon et de l'immatriculation des navires civils et la délivrance des autorisations correspondantes, sans préjudice d'autres autorisations antérieures requises par d'autres autorités compétentes;

1/ Communiqué par la mission permanente de l'Espagne auprès de l'Organisation des Nations Unies. Traduction du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

j) Les mesures visant à assurer le respect des obligations en matière de défense nationale et des obligations de protéger les civils en mer;

k) Tout autre service maritime que l'administration visée au chapitre III du titre III de la présente loi doit fournir conformément à la loi.

2. Les transports maritimes marchands ne comprennent pas la gestion de la flotte de pêche, en particulier la pêche et la gestion du secteur des pêcheries, ou les activités d'inspection dans ces domaines.

Article 7

Zones et types de navigation

1. Les zones de navigation sont celles, en plus des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone contiguë et de la zone économique exclusive, sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, des droits souverains ou sa juridiction.

- Aux fins de la présente loi, par "eaux intérieures espagnoles", on entend les eaux situées à l'intérieur des lignes de base de la mer territoriale, y compris les cours d'eau, les lacs et les eaux continentales.
- Par "mer territoriale", on entend la mer qui s'étend jusqu'à une distance de 12 milles marins des lignes de base à partir desquelles sa largeur est mesurée.
- Par "zone contiguë", on entend la zone qui s'étend à partir de la limite extérieure de la mer territoriale jusqu'à une distance de 24 milles marins des lignes de base à compter desquelles la largeur de la mer territoriale est mesurée.
- Par "zone économique exclusive", on entend la zone qui s'étend au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale jusqu'à une distance de 200 milles marins à compter des lignes de base à partir desquelles la largeur de la mer territoriale est mesurée.

2. Selon la zone dans laquelle elle a lieu, la navigation est interne, côtière, externe ou extranationale.

- Par "navigation intérieure", on entend la navigation qui a lieu entièrement à l'intérieur de la zone d'un port donné ou d'autres eaux intérieures espagnoles.
- Par "navigation côtière", on entend la navigation, autre que la navigation intérieure, qui a lieu entre des ports ou des points dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.
- Par "navigation extérieure", on entend la navigation entre des ports ou des points de zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction ainsi que des ports ou des points situés à l'extérieur de ces zones.

- Par "navigation extranationale", on entend la navigation entre des ports et des points situés à l'extérieur des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.

3. Selon les conditions dans lesquelles elle a lieu, la navigation peut être qualifiée de régulière ou d'irrégulière.

- Par "navigation régulière", on entend la navigation soumise à des itinéraires, des plans, des tarifs et des conditions de transport prédéterminés.
- Par "navigation irrégulière", on entend la navigation non visée au paragraphe précédent.

4. La navigation qui sert les intérêts publics est constituée par toute navigation jugée nécessaire pour garantir les communications maritimes essentielles sur la péninsule, entre la péninsule et les territoires espagnols non péninsulaires, et entre les territoires espagnols non péninsulaires.

Le gouvernement classe la navigation selon les catégories susmentionnées.

Article 8

Flotte civile et plates-formes fixes

1. Aux fins de la présente loi, par "flotte civile espagnole", on entend :

- a) La flotte marchande nationale;
- b) La flotte de pêche nationale;
- c) Les bateaux de plaisance nationaux et les embarcations sportives nationales;
- d) Les autres navires civils espagnols non visés aux alinéas a), b) et c) du présent paragraphe.

2. Par "navire civil", on entend tout navire, plate-forme ou dispositif flottant, avec ou sans déplacement, qui convient à la navigation et n'est pas conçu pour la défense nationale.

3. Par "navire marchand", on entend tout navire civil utilisé pour la navigation commerciale, à l'exception des navires de pêche.

4. Par "plate-forme fixe", on entend tout dispositif ou installation pouvant servir à la prospection ou à l'exploitation des ressources naturelles marines ou à toutes autres activités, situé sur le fond de la mer ou ancré au fond de la mer ou qui prend appui sur celui-ci.

5. La présente loi s'applique à la flotte civile espagnole ainsi qu'aux plates-formes fixes dans les eaux sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent aussi aux navires civils étrangers dans les eaux situées dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, dans les limites définies par le droit international, particulièrement en ce qui concerne les cas d'immunité.

6. Des règlements seront établis pour régir l'application de la présente loi aux navires servant à la police ou à la lutte contre la contrebande.

TITRE III

Marine marchande

Chapitre premier

Objectifs

Article 74

Objectifs

Dans la cadre de la juridiction conférée à l'Administration publique par l'article 149.1 de la Constitution espagnole, la police de la marine marchande vise les objectifs suivants :

1. Garantir la sûreté de la vie en mer;
2. Garantir la sûreté de la navigation maritime;
3. Garantir la sûreté maritime;
4. Protéger l'environnement marin;
5. Garantir l'existence de tous les services de transport maritime nécessaires pour répondre aux besoins du pays;
6. Garantir la navigation qui sert l'intérêt public.

Chapitre II

Opérations de transport maritime et régime de navigation

Section 1.a

Navires et compagnies de transport maritime

Article 75

Immatriculation des navires et des compagnies de transport maritime

1. Le Registre des navires et des compagnies de transport maritime est un registre administratif public sur lequel sont enregistrés :

- Les navires battant pavillon espagnol;
- Les compagnies espagnoles de transport maritime.

2. Aux fins d'identification, sont indiqués dans le Registre toutes les informations pertinentes concernant le navire et les modifications qui lui sont apportées ainsi que les instruments et les contrats en vertu desquels il est détenu ou transféré, les hypothèques qui sont constituées ou les droits in rem qui sont exercés, et toute autre caractéristique particulière requise par la loi ou les réglementations.

3. Les inscriptions concernant les compagnies de transport maritime indiquent leur instrument constitutif et les amendements qui lui sont apportés, la désignation et le licenciement des administrateurs, les navires qui sont possédés ou exploités et toute autre caractéristique requise par la loi ou les réglementations.

4. L'inscription au Registre des navires et des compagnies de transport maritime n'exempte pas les navires et les compagnies de transport maritime qui y sont inscrits de s'acquitter de leurs obligations en matière d'inscription sur d'autres registres publics existant éventuellement.

5. Les dispositions du présent article s'entendent sans préjudice de la quinzième disposition complémentaire relative au Registre spécial des navires et des compagnies de transport maritime.

Article 76

Pavillon des navires

1. Les navires dûment enregistrés en Espagne et battant pavillon espagnol ont à toutes fins utiles la nationalité espagnole.

2. Les personnes physiques résidant en Espagne et les personnes morales ayant leur siège en Espagne ou dans des pays de la Communauté économique européenne ont le droit d'enregistrer des navires civils et de leur faire battre pavillon à condition que les sociétés domiciliées dans des pays de la Communauté économique européenne désignent un représentant en Espagne.

3. Les navires civils espagnols peuvent provisoirement battre le pavillon d'un pays autre que l'Espagne et les navires civils non espagnols peuvent battre le pavillon espagnol si les réglementations pertinentes le prévoient.

4. Toutes les conditions qui doivent être remplies avant qu'un navire ait le droit de battre le pavillon espagnol sont déterminées par la réglementation pertinente.

Article 77

Equipage des navires

1. Le nombre des membres de l'équipage d'un navire et les conditions dans lesquelles ils sont formés doivent être suffisants pour garantir la sûreté de la

navigation et du navire en tout temps, eu égard aux caractéristiques techniques et d'exploitation, conformément à la réglementation pertinente.

2. Les conditions applicables aux membres de l'équipage en matière de nationalité sont déterminées de même par les règlements pertinents; néanmoins, les ressortissants de la Communauté économique européenne peuvent, à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, être employés à bord des navires en tant que membres de l'équipage à condition de ne pas exercer, même occasionnellement, de fonctions publiques, que seuls les ressortissants espagnols ont le droit d'exercer.

Article 78

Responsabilité civile

Les entreprises de transport espagnoles doivent être assurées contre tout risque civil qui engagerait leur responsabilité lorsqu'elles exploitent leurs navires, dans des conditions qui seront précisées par le gouvernement dans des règlements compatibles avec les principes normaux de responsabilité civile sur le marché international.

Ces règlements détermineront aussi la nature obligatoire et l'étendue de l'assurance relative à la responsabilité civile en ce qui concerne la navigation par tout autre navire civil espagnol ne faisant pas l'objet des dispositions du paragraphe précédent.

De même, le gouvernement énoncera les cas dans lesquels des navires étrangers naviguant dans la zone économique exclusive, la zone contiguë, la mer territoriale ou les eaux intérieures espagnoles devront être assurés contre tout risque civil pouvant résulter de leur navigation, et définira l'étendue de l'assurance.

Section 2.a

Commerce étranger à bord des navires

Article 79

Importation et exportation de navires

1. Les compagnies de transport maritime espagnoles peuvent importer tout navire marchand dont elles ont besoin pour leurs activités à condition de prouver que ces navires ne sont plus inscrits sur le registre d'origine et que les inspections de sûreté technique et autres inspections pertinentes donnent des résultats satisfaisants conformément à la législation en vigueur.

2. Les compagnies de transport maritime espagnoles peuvent exporter librement les navires marchands espagnols qu'elles possèdent.

Néanmoins, si ces navires font l'objet de droits préférentiels, de privilèges ou de crédits reconnus par la législation en vigueur et inscrits sur le Registre du commerce ou sur tout autre registre qui peut en tenir lieu conformément à la deuxième disposition finale de la loi No 19/1989 du 25 juillet 1989, le créancier peut demander, avant l'exportation, que la compagnie de transport maritime fournisse des

garanties suffisantes gagées sur des biens ou des droits en territoire espagnol, ou que les intérêts de transport maritime déposent le montant de la dette de la manière visée aux articles 1.176 à 1.181 du Code civil. A cette fin, le Département de la marine marchande notifie aux créanciers qui détiennent des privilèges l'existence du dossier relatif à la radiation du navire du Registre des navires afin qu'ils puissent exercer les droits qui leur sont conférés par le présent article.

3. Les demandes de radiation du Registre des navires et des compagnies de transport maritime sont soumises par le propriétaire déclaré du navire au Département de la marine marchande et sont considérées comme satisfaites si aucune autre mesure n'est prise dans un délai de quarante-cinq jours.

4. Exceptionnellement, lorsque les communications maritimes espagnoles à l'intérieur du territoire national ou la fourniture de biens et de marchandises ne peuvent pas être assurées, le gouvernement peut promulguer des règlements prescrivant les conditions ou les limites dans lesquelles s'applique l'exportation des navires marchands.

Ces mesures restent en vigueur aussi longtemps que les conditions mentionnées ci-dessus persistent.

5. Les dispositions du présent article s'entendent sans préjudice des lois et réglementations applicables au commerce extérieur.

Section 3.a

Navigation intérieure

Article 80

Régime de la navigation intérieure

1. La navigation intérieure à des fins commerciales ne peut être effectuée que par des navires marchands espagnols, à moins que la réglementation communautaire n'en dispose autrement.

Exceptionnellement, s'il n'existe pas de navire marchand espagnol disponible pour une activité spécifique et aussi longtemps que cette situation persiste, les compagnies de transport maritime espagnoles peuvent être autorisées par le Ministère des travaux publics et des transports à louer et utiliser des navires marchands étrangers pour effectuer la navigation intérieure.

2. Les navires visés au paragraphe précédent peuvent s'adonner librement à la navigation intérieure, sous réserve des réglementations applicables en matière de sûreté de navigation et d'autorisations.

3. La navigation intérieure régulière à des fins commerciales peut être subordonnée à une autorisation administrative de la part des autorités compétentes.

Section 4.a

Navigation côtière

Article 81

Navigation côtière

1. La navigation côtière à des fins commerciales ne peut être effectuée que par des navires marchands espagnols, à moins que des règlements communautaires n'en disposent autrement.

Exceptionnellement, s'il n'existe pas de navire marchand espagnol approprié et aussi longtemps que cette situation persiste, les compagnies de transport maritime espagnoles peuvent être autorisées par le Ministère des travaux publics et des transports à affréter et utiliser des navires marchands étrangers pour assurer la navigation côtière.

2. La navigation côtière régulière à des fins commerciales est subordonnée à autorisation administrative. Le Ministère des travaux publics et des transports détermine les conditions que doivent remplir les compagnies de transport maritime pour certifier de leur capacité économique et de celle des navires à exercer ces transports.

3. Aux fins de la présente loi, on considère que les lignes régulières de transport maritime englobent tous les services de transport côtier qui, bien que n'étant pas désignés en tant que tels, sont de façon générale à la disposition des utilisateurs éventuels et proposent des services qui, en raison de leur régularité, ainsi que de leur pratique en matière de publicité et de conclusion de contrat, sont similaires aux services de la marine marchande côtière régulière.

4. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux Communautés autonomes exerçant leurs compétences dans le domaine des transports maritimes lorsque ces transports ont lieu entre des ports ou des points de la même communauté sans intéresser des ports ou des points d'autres territoires.

Section 5.a

Navigation extérieure et extranationale

Article 82

Navigation extérieure et extranationale

1. Lorsque les principes de la concurrence ouverte ou du libre-échange sont sérieusement menacés ou que sont sérieusement menacés les principes sur lesquels reposent les transports maritimes internationaux qui ont une incidence pour les navires espagnols, le gouvernement peut adopter toutes mesures et dispositions nécessaires pour protéger les intérêts espagnols dans ce différend.

2. Lorsque les dispositions du droit et de la réglementation communautaires ou d'accords internationaux signés par l'Espagne sont concernés, le gouvernement peut

limiter toute ou partie de certains trafics à des navires espagnols ou des navires de la Communauté si l'économie nationale ou la défense nationale le requièrent.

Section 6.a

Obligations en matière de service public

Article 83

Obligations en matière de service public

1. Les autorités compétentes définissent les obligations en matière de service public qui incombent aux services de transport maritime nationaux ou côtiers réguliers et qu'elles jugent appropriées compte tenu des caractéristiques spéciales de ces services afin de garantir leur fourniture sur une base continue et régulière. Le cas échéant, ces obligations peuvent donner droit à une indemnisation économique de la part des autorités dans des conditions qui seront déterminées de manière générale ou dans les autorisations pertinentes.

2. Les autorités compétentes peuvent définir ainsi des obligations spécifiques qui incombent aux compagnies de transport maritime qui fournissent des services de transport maritime réguliers ou irréguliers intérieurs, côtiers, extérieurs ou extranationaux, afin de garantir la sécurité maritime, de lutter contre la pollution et d'assurer d'autres grandes activités dans l'intérêt public ou social. Le cas échéant, ces obligations donnent aux compagnies intéressées le droit de recevoir une indemnisation économique pour tous frais supplémentaires encourus.

Section 7.a

Conférences maritimes et conseils de transporteurs maritimes

Article 84

Conférences maritimes et conseils de transporteurs maritimes

1. Par conférence maritime, on entend un groupe de deux ou plusieurs compagnies de transport maritime qui s'adonnent au transport maritime côtier, extérieur ou international, régulier le long d'un ou de plusieurs itinéraires spécifiques à l'intérieur de limites géographiques déterminées, et ont conclu un accord d'un type quelconque en vertu duquel elles opèrent sur la base de taux uniformes ou communs ou dans des conditions convenues concernant la navigation.

2. Les conférences maritimes garantissent des services adéquats et efficaces compte tenu des intérêts des usagers.

Ces conférences sont en concurrence avec des services réguliers non membres et, dans certains cas, des services irréguliers qui opèrent sur les mêmes itinéraires. En aucun cas, néanmoins, les activités des conférences ne peuvent impliquer que la concurrence est supprimée dans une partie importante du marché sur lequel elles fournissent des services, ce qui entraînerait la domination des compagnies formant la conférence.

3. Les usagers des services fournis par les compagnies de transport maritime qui se sont constituées en conférences conformément aux dispositions du paragraphe précédent peuvent constituer des organisations appelées compagnies de chargeurs en vue de défendre leurs intérêts, particulièrement en ce qui concerne l'établissement des prix, la qualité et la régularité des services fournis, et peuvent offrir à leurs membres des services consultatifs en ce qui concerne les barèmes et les services relatifs à la navigation maritime.

Article 85

Obligations en matière de communication de rapports et de consultation

1. Les conférences maritimes dont les navires font escale dans des ports espagnols pour y charger ou décharger des marchandises, à la demande du Département de la marine marchande, transmettent à celui-ci tout accord relatif à la répartition des cargaisons, aux escales ou aux départs, ou aux documents directement liés à ces accord, aux tarifs et aux autres conditions de transport.
2. Si des conférences maritimes et des conseils de chargeurs sont créés, les deux organisations se consultent chaque fois que les parties le demandent afin de résoudre les problèmes liés aux opérations de transport maritime.

Chapitre III

Administration maritime

Section 1.a

Administration centrale

Article 86

Compétence du Ministère des travaux publics et des transports

Conformément aux dispositions de l'article 74, le Ministère des travaux publics et des transports exerce sa compétence sur la gestion générale de la navigation maritime et de la flotte civile, sauf en ce qui concerne les activités de la flotte de pêche et la gestion du secteur des pêches, qui relèvent du Ministère de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation. En particulier, le Ministère des travaux publics a compétence en ce qui concerne :

1. La sûreté de la vie en mer et la sécurité de la navigation liées à toutes les plates-formes fixes et aux navires civils espagnols ainsi qu'aux navires étrangers dans les eaux situées dans les étendues sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction conformément au droit international;
2. Le sauvetage en mer, la propreté des eaux maritimes et la lutte contre la pollution produite par les navires ou les plates-formes fixes dans des eaux situées dans les étendues sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, en prenant toute mesure nécessaire à cette fin,

particulièrement les mesures visées au paragraphe d) de l'article 118.2 de la présente loi et conformément aux plans et aux programmes visés à l'article 87;

3. La vérification de la position, de l'enregistrement et du pavillon de tout navire civil espagnol et la réglementation des autorisations, sans préjudice de toute autorisation délivrée précédemment par d'autres autorités;

4. L'octroi de concessions ou de permis de transport maritime, sauf dans les cas où une Communauté autonome est compétente en matière de transports maritimes et si ces transports ont lieu entre des ports ou des points de la Communauté sans intéresser des ports ou des points appartenant à d'autres territoires;

5. L'organisation et la conduite des inspections et de la surveillance concernant les techniques, la radio, la sûreté et la lutte en ce qui concerne la pollution à l'égard de tous les navires civils espagnols, des navires construits en Espagne et des navires étrangers, si cela est autorisé par des accords internationaux. Cette compétence s'étend aux autorisations et aux confirmations qui concernent le matériel et les parties des navires ou du matériel ou des instruments qui en font partie et qui sont délivrées pour garantir la sécurité maritime, la sûreté de la vie en mer et la sûreté de la navigation;

Les inspections et les activités de surveillance mentionnées ci-dessus peuvent être effectuées directement par le Ministère des travaux publics et des transports ou par des organismes qui collaborent avec lui conformément à la réglementation pertinente. Ces organes, dans tous les cas, suivent les critères et directives de l'autorité de surveillance et ont droit à recevoir une indemnité économique pour couvrir le coût de leurs services;

L'assistance, le sauvetage et le remorquage, les découvertes en mer et les déplacements, sauf dans le cas d'équipement ou de matériel militaire pouvant avoir une incidence sur la défense et dont la responsabilité continue d'incomber au Ministère de la défense, sans préjudice de tout pouvoir des autorités compétentes concernant les découvertes ou les enlèvements de valeur historique, artistique ou archéologique;

Si une activité directe de l'Administration publique a pour résultat l'octroi de prix ou d'indemnités, ces prix ou indemnités sont déposés directement auprès du Trésor où ils peuvent produire un crédit qui sert à mettre en valeur les activités résultant du revenu;

Si l'Administration publique exerce les activités ci-dessus par l'intermédiaire d'organismes privés ou publics, les dispositions sont prises pour que les prix ou indemnités soient répartis conformément aux dispositions des contrats de fourniture de services conclus;

7. La gestion et la surveillance des transports maritimes dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, sans préjudice de la juridiction attribuée à d'autres autorités et, en particulier, la responsabilité du Ministère de la défense en ce qui concerne la sauvegarde de la souveraineté nationale;

8. Le régime des prix et le régime concernant la fourniture de tous les types de services maritimes, y compris la création d'obligations de service public dans les cas où la responsabilité de fournir ces services n'incombe pas à d'autres autorités;
9. L'inscription et la surveillance du personnel maritime civil, la définition des conditions minimales applicables aux équipages des navires civils afin de garantir la sûreté, la détermination des conditions générales à remplir ainsi que des conditions professionnelles et des homologations applicables aux membres des équipages de tous les navires civils espagnols, sans préjudice des responsabilités du Ministère de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation, pour la formation et l'éducation professionnelle dans les domaines des pêcheries maritimes et sous-marines que doit recevoir le personnel des navires de pêche;
10. La participation à la Commission des phares et autres arrangements institutionnels en vue d'une collaboration dans le domaine de la signalisation maritime dans les eaux situées dans les étendues sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction afin de :
- a) Contribuer à déterminer les caractéristiques techniques et le fonctionnement opérationnel des signaux ainsi que leur emplacement correct en vue d'assurer la sécurité des navires et de la navigation;
 - b) Coordonner les systèmes de signalisation maritime les uns avec les autres ainsi qu'avec d'autres systèmes actifs d'aide à la navigation;
11. Les actes accomplis en tant qu'autorité chargée des sanctions conformément à la législation en vigueur;
12. L'exercice de toute autre responsabilité qui lui est attribuée par la présente loi ou par toute autre législation.

Article 87

Service public : sauvetages

1. Le service public consistant à sauver des vies et à lutter contre la pollution en mer est assuré par l'Administration de l'Etat et par les autres autorités publiques compétentes conformément au principe de la coordination défini dans les plans et les programmes pertinents. Ces plans et programmes déterminent les actions à entreprendre par chaque autorité et les mesures à prendre par elle pour leur mise en oeuvre indépendamment de son autorité, de son rôle fonctionnel ou de son emplacement.
2. Sur proposition du Ministre des travaux publics et des transports, le gouvernement adopte le Plan national de services spéciaux en vue de la sauvegarde des vies et de la lutte contre la pollution en mer. Les plans de ce type adoptés par les Communautés autonomes compétentes suivent les directives applicables à la mobilisation et à la coordination des ressources énoncées dans le Plan national.

Les objectifs fondamentaux du Plan national sont les suivants :

- Coordonner les efforts des unités des différentes autorités ainsi que des organismes publics et privés capables d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage et des opérations de lutte contre la pollution marine;
- Etablir un système de contrôle du trafic maritime applicable à toute la côte espagnole par la création de centres de coordination régionaux et locaux;
- Renforcer les unités existantes de sauvegarde de la vie en mer et de lutte contre la pollution marine et former du personnel spécialisé pour gérer et coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les opérations de lutte contre la pollution marine.

3. Le Plan national sera mis en oeuvre au moyen de programmes sectoriels et locaux qui seront approuvés par le Ministère des travaux publics et des transports.

Pour établir les programmes, l'Administration publique pourra recourir à la collaboration des autorités autonomes compétentes ou des communautés qui possèdent les ressources humaines et matérielles nécessaires pour exécuter les activités du programme afin d'assurer une coordination appropriée.

L'Administration publique pourra mettre en oeuvre les programmes au moyen de son personnel et de ses ressources propres ou de ceux qui lui seront affectés, ou au moyen de contrats avec le public ou avec des entreprises publiques ou d'accords avec des organismes à but non lucratif.

4. La Commission nationale de sauvetage maritime sera créée en tant qu'organisme de coordination chargé de faciliter la participation des autorités publiques compétentes dans le domaine de la planification et de la poursuite des objectifs de la Commission. Des règlements seront définis pour déterminer sa composition et ses fonctions.

Titre 2.a

Administration auxiliaire

Article 88

Capitainerie du port Fonctions

1. Chaque port enregistrant un niveau appréciable de navigation ou dans lequel les conditions de trafic et de sécurité le justifient a une capitainerie du port. Les réglementations déterminant les conditions minimales nécessaires et les modalités de création de ces organes auxiliaires seront définies.

Dans les ports placés sous la juridiction des Communautés autonomes, l'administration du port et la capitainerie du port coordonneront leurs activités afin d'atteindre leurs objectifs respectifs.

2. Dans les ports où il n'existe pas de conseil de navigation ni de conseil portuaire, il sera possible de créer des conseils de navigation sous la présidence du capitaine du port. Ces organes fourniront une assistance, des informations et une collaboration concernant les affaires maritimes et la réglementation déterminant leur composition et leurs fonctions devra être établie.

3. Les fonctions du capitaine du port seront les suivantes :

a) Autoriser ou refuser l'entrée ou la sortie des navires dans les eaux situées dans les étendues sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction et l'envoi de navires sans préjudice d'autorisations antérieures qui peuvent être requisés par d'autres autorités;

b) Identifier, pour des raisons de sécurité maritime, les zones de mouillage et de manoeuvre dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction; les autorisations concernant les mouillages et les postes d'amarrage dans les parties du port affectées au service relèveront de l'administration portuaire compétente;

c) Contribuer à déterminer les conditions auxquelles doivent répondre les chenaux d'entrée et de sortie du port sur la base des rapports de sûreté maritime;

d) Etablir, pour des raisons de sûreté maritime, les critères applicables aux manoeuvres, y compris aux postes d'amarrage, auxquelles procèdent les navires transportant des cargaisons dangereuses ou dans des situations exceptionnelles;

e) Fournir, pour des raisons de sécurité maritime, des services de pilotage et de remorquage dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction;

f) Surveiller les inspections techniques des navires civils espagnols, des navires en construction en Espagne et des navires étrangers, lorsque cela est autorisé par des accords internationaux, ainsi que des cargaisons à bord, particulièrement des cargaisons considérées internationalement comme dangereuses, et les moyens d'arrimer et de répartir la charge du point de vue de la sécurité maritime;

g) En général, s'acquitter de toutes les fonctions liées à la navigation, à la sûreté maritime, au sauvetage en mer et à la lutte contre la pollution marine dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.

TITRE IV

Régime de police

Chapitre premier

Réglementation étatique applicable au port et à la police

Article 106

Réglementation concernant les services et la police

1. Les autorités portuaires, sur rapport du capitaine du port, établissent une réglementation concernant les services et la police portuaires afin de réglementer le fonctionnement des divers services et opérations. La réglementation est envoyée aux ports de l'Etat pour être transmise, accompagnée du rapport approprié, au Ministère des travaux publics et des transports pour approbation.
2. Une fois approuvée, la réglementation visée au paragraphe précédent est publiée au Journal officiel.

Chapitre II

Mesures visant à protéger les activités et la navigation portuaires

Article 107

Navires qui coulent

1. Si un navire risque de couler dans un port et que l'armateur ou le consignataire ne quitte pas le port ou ne répare pas le navire après avoir été invité à le faire, l'autorité portuaire peut, sur la base d'un rapport du capitaine du port, déplacer le navire ou le saborder, aux frais de l'armateur ou du consignataire, afin qu'il ne fasse pas obstruction aux activités, à la navigation ou à la pêche dans le port. Dans le cas d'activités de pêche, un rapport sera demandé à l'administration des pêcheries et réputé favorable s'il n'est pas établi dans une période de quinze jours ou dans une période définie par les autorités portuaires s'il existe un risque imminent que le navire coule.
2. Si un navire coule dans les eaux d'un port, l'autorité portuaire indique au propriétaire, à l'armateur, à son représentant ou à la compagnie d'assurance l'endroit où l'épave ou le navire doit être placé dans les délais prescrits, une fois qu'il a été remis à flot, et indique aussi les mesures de garantie ou de sûreté à prendre pour empêcher le navire de couler à nouveau.

Si les ordres ou les accords de l'autorité portuaire ne sont pas pris en considération, l'autorité portuaire peut utiliser les moyens d'exécution forcée prévus par la loi afin de renflouer le navire coulé; le propriétaire du navire ou les intérêts dont il dépend sont en tout cas obligés de prendre en charge les frais encourus.

Si le propriétaire ou les intérêts dont il dépend ne remboursent pas les montants dépensés pour renflouer le navire dans la période prescrite, l'autorité portuaire peut s'approprier l'épave et déduire le produit des coûts encourus. Si cette somme n'est pas suffisante, le montant restant devra être obtenu par décision d'un tribunal.

3. Si un navire risque de couler ou coule à l'extérieur du port dans une zone sur laquelle l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, le capitaine du port est compétent pour prendre les mesures visées au présent article.

Article 108

Bris d'un navire

Si des navires, des installations maritimes ou du matériel ne fonctionnant pas se brisent en dehors des eaux portuaires, il est d'abord nécessaire d'obtenir un rapport du capitaine du port pour garantir le respect des normes de sûreté maritimes.

Article 109

Protection de la liberté de navigation

Si un ou plusieurs navires gênent ou obstruent le libre accès à un port, un canal ou une voie d'eau navigable ou le libre transit par ce port, ce canal ou cette voie navigable, ou si un navire prend la mer après avoir ignoré de façon flagrante les règlements de dégagement du port ou désobéi aux ordres de la capitainerie compétente, celle-ci peut prendre immédiatement les mesures nécessaires pendant le temps qu'elle juge nécessaire conformément à la loi pour remédier à la violation et rétablir la liberté de navigation.

A cette fin, le capitaine du port donne des ordres appropriés au capitaine du navire ou à son représentant. Ces ordres doivent être respectés par l'intéressé et par toutes les personnes qui se trouvent à bord du navire sans préjudice de toute mesure qui peut être prise conformément à la loi par ceux qui se considèrent comme lésés.

Si nécessaire, le capitaine du port peut ordonner que le navire soit immobilisé, arraisonné et placé dans un endroit spécifié aussi longtemps que nécessaire jusqu'au rétablissement de conditions normales.

Article 110

Danger à bord

Les capitaines des navires ou leurs représentants peuvent, en cas d'urgence, prendre toute mesure de police qu'ils estiment nécessaire pour garantir l'ordre public à bord en cas de danger.

Article 111

Lutte contre les activités et le trafic illicites

Afin d'empêcher la conduite d'activités illicites ou de trafic de toute sorte, le gouvernement peut suspendre, limiter ou subordonner à certaines conditions la navigation de certaines catégories de navires civils dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone contiguë.

Article 112

Mesures visant à protéger la navigation maritime et le milieu marin

Afin de protéger la sûreté de la navigation et de lutter contre la pollution de l'environnement marin dans les eaux sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, le Ministère des travaux publics et des transports, par l'intermédiaire des autorités portuaires et de la capitainerie du port, peut procéder à une visite, une inspection, une fouille, une saisie, entamer une procédure juridique et, en général, prendre toute mesure considérée nécessaire au sujet des navires qui enfreignent ou risquent d'enfreindre ces droits.

Ces mesures peuvent être adoptées sans préjudice de toute mesure adoptée à cette fin par d'autres organes ou autorités publics ayant juridiction sur la conservation du milieu marin.

Chapitre III

Infractions

Article 113

Définition et classement

1. Les actes et omissions décrits dans la présente loi et punissables en vertu de celle-ci constituent des infractions administratives dans le domaine de la marine marchande et des questions relatives aux ports de l'Etat.
2. Les infractions sont classées en fonction des critères énoncés dans les articles suivants en tant qu'infractions mineures, infractions sérieuses et infractions majeures.

Article 114

Infractions mineures

Les infractions mineures sont des actes et des omissions qui ne sont pas considérés comme sérieux ou majeurs en raison de leur ampleur ou du degré du dommage causé et qui entrent dans l'une des catégories suivantes :

1. Infractions liées à l'utilisation des ports et des installations portuaires.

- a) Non-respect des dispositions relatives à la réglementation des services portuaires et de la police portuaire;
- b) Non-respect des décrets ou instructions des autorités portuaires concernant les opérations maritimes dans la zone portuaire;
- c) Conduite d'opérations maritimes dans la zone portuaire d'une manière qui met en danger les ouvrages, les installations, les équipements portuaires et autres navires, ou qui sont exercées sans les précautions nécessaires;
- d) Non-respect des décrets ou instructions des autorités portuaires concernant l'arrimage, le chargement et le déchargement, l'entreposage, la livraison et la réception et toutes les autres opérations liées au fret;
- e) Utilisation non autorisée ou inappropriée, ou utilisation sans précautions nécessaires de sûreté, d'installations portuaires appartenant soit aux autorités portuaires, soit à des particuliers;
- f) Non-respect des décrets ou instructions énoncés par les autorités portuaires dans l'exercice de leur compétence pour réglementer le trafic et les véhicules terrestres ou maritimes;
- g) Fourniture d'information incorrecte aux autorités portuaires concernant le mouvement des navires, des frets, des passagers et des véhicules terrestres, particulièrement en ce qui concerne les données sur la base desquelles sont calculés les frais portuaires;
- h) Dommage par négligence ou volonté délibérée, occasionné à des ouvrages, des installations, de l'équipement, des frets, des conteneurs et des véhicules maritimes ou terrestres situés dans la zone du port;
- i) Non-respect de la réglementation ou des instructions définies par les autorités compétentes en ce qui concerne la sûreté ou la pollution maritime;
- j) Tout autre acte ou omission qui endommage des biens publics dans le port ou leur utilisation ou leur exploitation ou leur porte atteinte.

2. Infractions liées à des activités soumises à autorisation préalable ou à la délivrance de licence ou exécutées aux termes d'un contrat.

- a) Non-respect des conditions relatives aux sections administratives pertinentes des contrats prévoyant la fourniture indirecte de services portuaires ou des listes de conditions générales qui y sont applicables, sans préjudice de leur expiration ou de leur révocation;
- b) Publicité non autorisée sur des surfaces extérieures dans la zone portuaire;
- c) Fourniture de renseignements incorrects ou inadéquats aux autorités portuaires, volontairement ou sur demande;

d) Non-respect partiel ou total d'autres obligations énoncées dans la présente loi et dans les dispositions qui la développent et la complètent et non-accomplissement de tout acte qui peut être requis en vertu de ces obligations et dispositions;

e) Non-respect des réglementations applicables aux services et à la police portuaires, des règlements de pilotage général et des autres réglementations régissant les activités portuaires.

3. Infractions ayant une incidence sur la sécurité maritime.

a) Actes de personnes à bord qui, en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychotropes ou toxiques ou de stupéfiants, mettent en danger la sûreté du navire;

b) Actes contraires aux dispositions réglementaires ou ordres donnés par le capitaine ou les officiers du navire qui peuvent avoir une incidence nuisible à la sûreté de la navigation.

4. Infractions ayant une incidence sur le contrôle du trafic maritime.

a) Non-présentation de la documentation nécessaire par le capitaine ou la personne désignée;

b) Non-respect de la réglementation applicable à la marine marchande en ce qui concerne le chargement et le déchargement du fret ou l'embarquement ou le débarquement des passagers;

c) A l'intérieur du port, utilisation de signaux sonores non autorisés par les règlements pertinents;

d) Navigation de tout type de navire, embarcation ou dispositif conçu pour le transport, la pêche ou la plaisance dans la bande de mer contiguë à la côte ayant une largeur de 200 mètres le long des plages et de 50 mètres le long du reste de la côte, à une vitesse supérieure à la limite fixée par les règlements pertinents;

e) Sauf dans les cas de force majeure, navigation au moyen de tout type de navire, embarcation ou dispositif utilisé pour le sport entreprise en dehors des chenaux d'accès à la côte marqués par des balises ou dans les zones balisées dûment marquées comme étant réservées à la baignade;

f) Non-fourniture, volontaire ou sur demande, d'informations requises par l'autorité maritime ou fourniture de ces informations de façon impropre ou inadéquate.

5. Infractions relatives à la pollution du milieu marin.

a) Non-respect des dispositions des règlements de police applicables aux ports ou autres eaux pour le maintien de la pureté de l'eau ou l'utilisation commune du milieu marin ou le mépris des interdictions énoncées dans ces règlements;

b) Toute réparation, radoubage ou dragage qui peut occasionner une pollution en violation des règles applicables.

Article 115

Infractions sérieuses

Les actes ou omissions visés à l'article précédent sont considérés comme des infractions sérieuses s'ils ont pour effet de blesser une personne au point d'entraîner une incapacité de travail pendant une durée allant jusqu'à sept jours ou des dommages ou des pertes de plus de 200 000 pesetas et de moins de 1 million de pesetas, s'ils mettent en danger la sûreté du navire ou la navigation, si l'une quelconque des infractions classées dans la catégorie des infractions mineures est répétée avant qu'il y ait prescription et, dans tous les cas, s'il s'agit de l'une des infractions suivantes :

i. Infractions relatives à l'utilisation des ports et des installations portuaires.

a) Infractions qui entraînent ou impliquent directement ou indirectement des risques sérieux pour des personnes;

b) Immersion non autorisée à partir de navires ou de dispositifs flottants de substances solides, liquides ou gazeuses dans la zone II en dehors des eaux portuaires;

c) Non-respect des règles établies pour les opérations de chargement ou de déchargement par la législation pertinente;

d) Non-respect des règles, décrets ou instructions relatifs à la manutention et à l'entreposage à terre de marchandises dangereuses ou dissimulation de ces marchandises ou de leur nature;

e) Proposition ou remise de sommes d'argent ou de tout type de don ou de présent à du personnel du port ou à des autorités maritimes ou à du personnel des compagnies de déchargement ou de chargement de l'Etat afin d'en obtenir des avantages pour l'auteur du don et également le fait, pour le personnel de ces organismes ou compagnies, de solliciter, d'exiger ou d'accepter des présents, des gages, des dons ou de l'argent;

f) Obstruction de l'exercice, par l'autorité portuaire ou maritime, de ses fonctions de police;

g) Falsification des informations fournies, volontairement ou sur demande, aux autorités portuaires;

h) Fait, de la part du capitaine, de ne pas demander les services de pilotage ou de remorquage requis par les dispositions en vigueur.

2. Infractions ayant une incidence sur la sûreté maritime.

a) Différends et conflits entre personnes à bord qui ont une incidence sur la sûreté du navire ou de la navigation;

b) Actes contraires aux règlements ou décrets du capitaine ou des officiers qui peuvent avoir une incidence sérieuse sur la sûreté du navire ou de la navigation;

c) Transport d'armes ou de substances ou de dispositifs dangereux sans l'autorisation préalable du capitaine du navire;

d) Actes ou omissions de tout membre de l'équipage en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychotropes ou toxiques ou de stupéfiants qui peuvent l'empêcher d'accomplir ses fonctions;

e) Refus, de la part du capitaine, de garder un passager clandestin à bord en attendant qu'il soit remis aux autorités compétentes ou à celles que les autorités compétentes désigneront;

f) Refus non justifié, de la part du capitaine ou de la personne qui le remplace, en cas de collision, de fournir des renseignements au sujet du nom et du port d'enregistrement du navire sous son commandement, du port d'origine et du port de destination;

g) Embarquement clandestin à bord d'un navire espagnol;

h) Cas dans lesquels les capitaines ou d'autre personnel à bord dépassent les limites des pouvoirs dont ils sont investis par les chefs dont ils dépendent professionnellement ou à des fins récréatives;

i) Sauf si les circonstances le justifient, fait que les parties intéressées n'informent pas le capitaine du port le plus proche que l'état de détresse dans lequel se trouvait le navire ou la plate-forme fixe qui a donné lieu à leur demande d'aide a cessé d'exister;

j) Ignorance, de la part des membres de l'équipage d'un navire civil espagnol, de leurs devoirs et fonctions officiels en cas d'urgence, approuvés par l'administration conformément aux règlements applicables, ou fait de ne pas remplir ces devoirs et fonctions;

k) Non-respect, par les intérêts de transport maritime, les capitaines et les maîtres d'équipage, des règles applicables aux inspections et aux certificats des navires et de leurs composants;

l) Sauf dans les cas de force majeure, navigation au moyen de tout type de navire, d'embarcation ou de dispositif conçu pour le transport, la pêche ou la plaisance en dehors des chenaux d'accès côtiers balisés ou dans les zones de baignade lorsque la navigation occasionne des blessures aux usagers de ces zones;

m) Actes ou omissions non inclus dans les paragraphes précédents qui menacent la sûreté du navire ou de la navigation.

3. Infractions ayant une incidence sur le contrôle du trafic maritime.

- a) Non-respect des règles en vigueur concernant l'utilisation du pavillon national ou les mots de passe à bord du navire;
- b) Navigation du navire sans affichage de son nom et sans transport du livre de bord requis;
- c) Insuffisances, détérioration ou inexactitudes graves de la documentation requise pour le navire;
- d) Exercice de commerce portuaire, de commerce étranger ou de commerce entre des Communautés autonomes sans l'autorisation requise dans les ports, les emplacements côtiers ou les points de mouillage dans les eaux intérieures ou la mer territoriale;
- e) Non-respect des instructions données par les capitaineries des ports dans leurs domaines de compétence en ce qui concerne la manoeuvre et la navigation des navires dans les ports, les rades et autres eaux maritimes à l'extérieur des ports;
- f) Non-respect des réglementations ou instructions données par les capitaineries des ports en ce qui concerne le régime et le trafic des navires, y compris celui des bateaux de plaisance, des embarcations utilisées à toute fin et l'emploi de tout dispositif qui peut constituer un risque pour la navigation ou les personnes;
- g) Non-respect des règles relatives à l'autorisation de naviguer des navires et autres embarcations ou à l'inscription de leur équipage et au système d'inscription pour les capitaineries des ports et les bureaux consulaires;
- h) Activités en mer qui violent les règles relatives à l'emploi maritime et absence de détention de certificat ou de tout autre document ou article requis par la réglementation pour s'acquitter d'une telle activité;
- i) Violation des règles relatives à l'enregistrement des navires, embarcations ou plates-formes fixes sur les listes correspondantes du Registre des navires et des compagnies de transport maritime, et utilisation des navires ou des compagnies de transport maritime pour des trafics ou des activités interdits en vertu de cet enregistrement;
- j) Violation des règles concernant l'utilisation des stations et services radio par les navires;
- k) Non-respect de l'obligation d'inscrire les compagnies sur le Registre des navires et des compagnies de transport maritime ou d'y faire indiquer tout document, contrat ou accord nécessitant l'enregistrement ou l'inscription;
- l) Construction d'un navire, modification de celui-ci ou changement de moteur sans l'autorisation administrative nécessaire de l'Etat ou en violation avec les règles réglementant ces activités, et lancement d'un navire sans autorisation appropriée;
- m) Violation des règlements concernant les bris de navires et la destruction ou l'abandon de plates-formes fixes dans les eaux situées dans les zones sur

lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction;

n) Non-respect des conditions auxquelles ont été accordées des concessions ou des autorisations pour la fourniture de services maritimes;

o) Non-respect de l'obligation de fournir des renseignements qui doivent être donnés aux autorités maritimes conformément aux réglementations applicables, ou communication de ces renseignements de manière inappropriée.

4. Infractions relatives à la pollution de l'environnement marin en provenance de navires ou de plates-formes fixes ou d'autres installations dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.

a) Rejet par négligence, dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, de déchets ou d'autres substances en provenance de navires, de plates-formes fixes ou d'autres ouvrages en mer si ce rejet viole la législation pertinente en vigueur;

b) Non-respect des règles spéciales concernant la navigation, la manutention du fret et l'assurance obligatoire en ce qui concerne les navires qui transportent du pétrole et autres agents polluants;

c) Non-respect des dispositions en vigueur en ce qui concerne les ouvrages, installations et documents à bord, visant à empêcher et contrôler les opérations de rejet de déchets et autres substances;

d) Non-signalement immédiatement à la capitainerie du port le plus proche ou au Département de la marine marchande, dans les cas et de la manière prévus par la législation pertinente, du rejet ou de l'immersion d'agents polluants provenant de navires ou de plates-formes fixes ou d'autres ouvrages dans les eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction;

e) Introduction par négligence dans le milieu marin, directement ou indirectement, de substances, matières ou sources d'énergie qui peuvent être nuisibles à la santé humaine, avoir des effets néfastes pour les ressources touristiques, scéniques ou biologiques et la vie marine, limiter les possibilités récréatives ou empêcher les autres utilisations licites des mers, lorsque cette introduction est contraire à la législation en vigueur ou n'est pas dûment autorisée.

Article 116

Infractions majeures

Les actes ou omissions énumérés aux articles 114 et 115 de la présente loi sont considérés comme constituant des infractions majeures lorsqu'ils occasionnent des blessures à une personne entraînant une incapacité de travail de plus de sept jours ou des dommages ou des pertes de plus de 1 million de pesetas, lorsqu'ils menacent gravement la sûreté du navire ou de la navigation, lorsque l'une quelconque des

infractions classées dans la catégorie des infractions sérieuses est répétée avant la date de prescription et dans tous les cas suivants :

1. Infractions liées à l'utilisation des ports ou à l'exercice d'activités portuaires.

a) Infractions qui peuvent créer un risque majeur pour la santé et la sûreté humaines;

b) Immersion non autorisée en provenance de navires ou de dispositifs flottants de substances solides, liquides ou gazeuses dans la zone I à l'intérieur des eaux portuaires;

c) Construction, sans qu'ait été délivré le document administratif requis par la présente loi, de tout ouvrage ou installation dans la zone portuaire ou occupation croissante de la surface ou du volume structurel ou de la hauteur au-delà de limites autorisées, au mépris de l'ordre exprès donné par l'autorité portuaire de mettre fin à la conduite constituant l'infraction, ou persistance de cette conduite après qu'il a été notifié que des procédures pénales sont en cours.

2. Infractions ayant une incidence sur la sécurité maritime.

a) Ordre de naviguer ou fait de naviguer lorsque le navire ne répond pas aux normes nécessaires de bonne tenue en mer, mettant par là en danger sa sécurité;

b) Modifications substantielles de la conception du matériel de survie qui le rendent incompatible avec les modèles officiellement autorisés;

c) Non-respect des règles ou instructions définies par les autorités maritimes concernant l'entreposage, la manutention, le chargement, l'arrimage et la répartition du fret en vrac, le transport ou l'entretien à bord de matières explosives ou dangereuses;

d) Utilisation non justifiée de signaux de détresse et fait d'arborer sans autorisation des marques distinctives qui permettent d'identifier le navire en tant que navire-hôpital ou lui donnent tout autre caractéristique qui contrevient aux dispositions du droit international;

e) Recrutement, comme capitaine, maître d'équipage ou officier de quart, d'une personne qui ne possède pas les documents la qualifiant légalement pour de telles fonctions, ou fait d'autoriser une telle personne à accomplir ces fonctions ou de permettre que ces fonctions soient accomplies sans les documents nécessaires, sauf dans le cas des navires de plaisance;

f) Ignorance, de la part des membres de l'équipage de paquebots espagnols, de leurs devoirs et fonctions officiels en cas d'urgence approuvés par l'Administration conformément aux règles applicables, ou non-exercice de ces devoirs et fonctions;

g) Non-respect des règles ou résolutions administratives concernant l'importance que doit avoir au moins l'équipage pour répondre aux normes de sûreté visées à l'article 77 de la présente loi;

h) Non-respect des dispositions de la réglementation concernant la sûreté maritime entraînant des accidents faisant des blessés;

i) Non-respect de règles ou résolutions des autorités maritimes concernant la construction des plates-formes fixes, ou l'exercice d'activités à bord de ces plates-formes, dans des eaux situées dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, lorsque la sûreté maritime est menacée;

j) Actes ou omissions du capitaine, du maître d'équipage ou du pilote en fonctions alors qu'ils se trouvent en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychotropes ou toxiques ou de stupéfiants ne leur permettant pas de s'acquitter pleinement de leur charge;

k) Actes ou omissions du capitaine ou des membres de l'équipage entraînant la non-assistance ou le refus d'assistance à des personnes ou des navires lorsque cette assistance est demandée ou présumée nécessaire;

l) Actes ou omissions non définis dans les sous-paragraphes précédents qui mettent gravement en péril la sûreté du navire ou sa navigation.

3. Infractions ayant une incidence sur le contrôle du trafic maritime.

a) Navigation sans systèmes de signalisation réglementaires qui permettent d'indiquer en permanence la position et la visualisation d'un navire;

b) Navigation sans certificat d'inscription ou autre document certifiant la nationalité du navire ou de l'embarcation ou après la date d'expiration du certificat requis par la réglementation;

c) Navigation lorsque le navire qui n'est pas dûment enregistré;

d) Non-respect des règles qui réservent un trafic ou des activités précises à des navires naviguant sous pavillon espagnol, conformément aux dispositions de la présente loi;

e) Non-respect des règles concernant le Registre des navires et des compagnies de transport maritime et l'exportation ou l'importation ou l'immatriculation provisoire sous pavillon espagnol de navires espagnols par des étrangers ou de navires étrangers en Espagne;

f) Non-respect des décrets, interdictions et conditions visés aux articles 109, 110, 111 et 112 de la présente loi;

g) Fourniture de services de navigation maritime sans concession ou autorisation administrative correspondante lorsque celle-ci est requise par la présente loi;

h) Falsification des informations qui devraient être fournies aux autorités maritimes conformément à la réglementation en vigueur;

i) Non-respect des obligations de service public requises des entreprises de transport maritime qui exercent des services réguliers ou non réguliers dans les eaux intérieures, côtières, extérieures ou extranationales;

j) Non-respect des obligations énoncées dans la réglementation conçue pour appliquer les dispositions de la présente loi et liées à la coordination des ports d'Etat et de la marine marchande avec les besoins de la défense nationale et de la sécurité publique.

4. Infractions concernant la pollution du milieu marin provenant de navires ou de plates-formes fixes ou d'autres installations situées dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction.

a) Rejet délibéré, à partir de navires, de plates-formes fixes ou d'autres installations dans des eaux situées dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, de débris, déchets ou autres matières transportés à bord ou entreposés à bord afin d'être immergés, à moins que l'immersion n'ait été dûment autorisée ou si cette autorisation n'est pas requise conformément aux dispositions de la législation applicable;

b) Pollution délibérée de l'environnement marin due à ce qu'un navire coule ou que sont détruites des plates-formes fixes ou d'autres installations dans des eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, sous réserve des exceptions énoncées au paragraphe a) ci-dessus;

c) Rejet délibéré de déchets ou d'autres matières produits directement ou indirectement par le fonctionnement normal de navires, de plates-formes fixes ou autres installations dans des eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, si ces rejets sont contraires à la législation applicable;

d) Introduction délibérée dans le milieu marin, directement ou indirectement, de substances, de matières ou de sources d'énergie qui peuvent être nuisibles à la santé humaine, avoir des effets nuisibles sur les ressources touristiques, scéniques ou biologiques et la vie marine, limiter les possibilités récréatives ou empêcher d'autres utilisations licites des mers, si ce rejet est contraire à la législation en vigueur ou n'est pas dûment autorisé.

Article 117

Limite des actions

1. Les infractions majeures sont prescrites au bout de cinq ans, les infractions sérieuses au bout de trois ans et les infractions mineures au bout d'un an.

La période de limitation se calcule à compter de la date de l'infraction.

2. En cas d'infraction répétée, la période de limitation se calcule à compter de la date à laquelle l'activité s'est terminée ou de la date à laquelle a eu lieu la dernière action complétant l'infraction.

Au cas où des activités qui constituent une infraction ne sont pas décelées parce qu'elles ne produisent aucun signe extérieur, la période de prescription se calcule à compter de la date à laquelle ces signes sont observés.

3. Néanmoins, quelle que soit la période écoulée depuis le moment où l'infraction a été commise, tous les objets sont remis et rétablis dans leur état antérieur.

4. Des travaux de construction ou des installations sont considérés achevés à la date à laquelle ils peuvent être utilisés pour l'objet pour lequel ils ont été construits sans autre action. A cette fin, la date d'achèvement est confirmée par l'autorité portuaire ou est considérée comme la date à laquelle l'autorisation, le permis ou le document d'autorisation ou le certificat d'achèvement des travaux est signé par un expert qualifié.

Article 118

Responsabilité civile

Les personnes physiques et les personnes morales suivantes sont tenues responsables des infractions ci-après :

1. Infractions relatives à l'utilisation indue de ports.

a) En cas d'infraction aux conditions d'un contrat ou d'une fonction administrative, le détenteur du contrat ou le titulaire de la fonction;

b) En cas d'autres infractions liées à un navire, les intérêts de marine marchande et, conjointement et individuellement, l'agent transporteur et, en son absence, le capitaine du navire, sans préjudice de toute responsabilité civile qui peut être engagée par le détenteur d'un contrat de pilotage et par le pilote dans l'exercice de ses fonctions conformément aux règlements applicables;

c) Dans le cas des infractions relatives à la manutention de marchandises, le personnel qui manutentionne ces marchandises et la compagnie de chargement et de déchargement chargée de ces opérations sont responsables civilement, conjointement et individuellement, et l'agent du fret est responsable subsidiairement;

d) Dans le cas visé au paragraphe g) de l'article 114.1, les entités qui doivent fournir cette information;

e) Dans le cas d'actes ou d'omissions visés aux alinéas h) et j) de l'article 114.1, l'auteur ou la personne responsable de l'acte ou de l'omission et, le cas échéant, la compagnie qui fournit le service et qui employait l'auteur de l'acte ou de l'omission au moment où les pertes ont eu lieu sont responsables conjointement et individuellement;

f) Dans les cas visés à l'alinéa d) de l'article 115.1, les entités responsables du transport des marchandises dangereuses et, le cas échéant, celles qui sont tenues de fournir des informations conformément à la réglementation applicable;

g) Dans le cas visé à l'alinéa e) de l'article 115.1, les personnes qui proposent ou qui fournissent des sommes d'argent ou des cadeaux et les travailleurs qui cherchent à en obtenir ou en reçoivent;

h) Dans le cas de construction d'ouvrage sans l'autorisation administrative requise, le responsable de l'activité, l'entrepreneur qui assure la construction et l'ingénieur en chef.

2. Infractions relatives à des navires civils.

a) Dans le cas d'infractions commises au cours de la navigation de navires civils non marchands ou à la suite de l'installation de plates-formes fixes ou d'autres ouvrages situés à l'extérieur de la zone du port, la personne physique ou morale qui possède l'entreprise liée au navire, à la plate-forme ou à l'ouvrage ou, dans le cas de navire servant exclusivement à la plaisance, la personne physique ou morale qui possède le navire ou est directement responsable de l'infraction. Dans ces cas, la responsabilité secondaire incombe au capitaine ou au maître d'équipage;

b) Dans le cas d'infractions commises au cours de la navigation de navires marchands, la compagnie de transport maritime qui exerce les activités ou, en son absence, le capitaine du navire;

c) Dans le cas des infractions commises par des utilisateurs et, en général, par des tiers qui, sans être visés par les alinéas précédents du présent paragraphe, exercent néanmoins des activités qui sont régies par la législation applicable à la marine marchande, la personne physique ou morale à laquelle s'applique la règle qui a été violée ou qui est spécifiquement responsable en vertu des règles applicables;

d) Dans le cas de la pollution du milieu marin par des navires, les intérêts marchands, le propriétaire du navire, l'assureur en matière de responsabilité civile et le capitaine du navire sont conjointement et individuellement responsables. Si l'infraction est commise à partir de plates-formes fixes ou d'autres ouvrages dans des eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, le propriétaire des plates-formes fixes ou des ouvrages, la partie qui exerce l'activité, le cas échéant, et l'assureur de l'activité sont responsables conjointement et individuellement. De même, ces personnes sont conjointement et individuellement responsables pour ce qui est de la réparation du dommage causé, et l'administration compétente peut procéder à toutes les opérations urgentes ou faire procéder à leurs frais à toutes les opérations urgentes nécessaires pour protéger l'environnement.

3. Les dispositions relatives aux infractions et aux sanctions concernant les navires civils ne s'appliquent pas aux non-nationaux qui se trouvent à bord de navires étrangers, même si ces navires étrangers se trouvent dans des zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa juridiction, à condition que l'acte n'ait d'incidence que sur l'ordre à bord du navire et n'implique que des nationaux étrangers.

Dans ces cas, les autorités espagnoles n'accordent aux capitaines et aux consuls de l'Etat du pavillon que l'assistance qu'ils demandent conformément au droit international.

4. Les sanctions imposées à plusieurs personnes pour une seule infraction n'ont pas d'incidence les unes sur les autres, à moins qu'il n'en soit disposé autrement par la présente loi.

Chapitre IV

Peines et autres mesures

Titre 1

Dispositions générales

Article 119

Principes généraux

1. Les actes ou omissions qui constituent des infractions font l'objet de peines conformément aux dispositions de la présente loi.
2. Si un acte ou une omission unique occasionne deux ou plusieurs infractions, seule l'infraction qui entraîne la peine la plus importante est prise en considération. Néanmoins, les titulaires de concessions accordées conformément à la présente loi peuvent dans tous les cas être pénalisés pour des infractions définies par celle-ci, indépendamment de toute autre responsabilité de leur part qui peut être engagée.
3. Si une infraction peut constituer un crime ou un délit, elle est soumise au procureur et la procédure est suspendue jusqu'à ce que les autorités judiciaires rendent une décision finale qui met fin à la procédure.

Les peines pénales excluent l'imposition de peines administratives. Si l'existence d'aucun crime ni d'aucun délit n'est prouvée, l'Administration poursuit les poursuites pénales compte tenu, le cas échéant, des faits établis dans la décision de l'organe judiciaire compétent.

Dans tous les cas, les mesures administratives prises afin de protéger les activités portuaires, la sécurité maritime et le contrôle du trafic maritime et de protéger l'environnement marin contre la pollution sont mises en oeuvre immédiatement. La suspension des procédures pénales ne s'étend pas à l'exécution de mesures visant à rétablir l'ordre légal.

4. De même, des procédures sont entamées pour suspendre les effets et annuler les actes ou contrats administratifs en vertu desquels il peut être présumé que l'acte contraire au droit pourrait ne pas être puni.
5. [Dans les cas où la présente loi prévoit la responsabilité, l'imposition de peines administratives à un employé qui a déjà été puni par l'employeur en conséquence des mêmes actes.] 2/

2/ Le texte original espagnol du paragraphe 5 de l'article 119 est erroné. Le paragraphe a été traduit littéralement et inscrit entre crochets.

Section 2

Peines applicables

Article 120

Amendes et peines additionnelles

1. Les infractions mineures sont passibles d'une amende pouvant atteindre 10 millions de pesetas.
2. Les peines dont sont passibles les infractions sérieuses sont les suivantes :
 - a) Dans le cas des infractions dans lesquelles il y a eu utilisation de ports ou exercice d'activités portuaires : dans les cas visés aux alinéas b), c), e), f), g) et h) de l'article 115.1, une amende d'un montant maximal de 20 millions de pesetas; dans les cas visés aux alinéas a) et d) de l'article 115.1, une amende d'un montant maximal de 50 millions de pesetas;
 - b) Pour les infractions touchant la sécurité maritime : une amende d'un montant maximal de 30 millions de pesetas;
 - c) Pour les infractions relatives au contrôle du trafic maritime : une amende d'un montant maximal de 20 millions de pesetas;
 - d) Pour les infractions concernant la pollution du milieu marin : une amende d'un montant maximal de 100 millions de pesetas.
3. Les peines dont sont passibles les infractions majeures sont les suivantes :
 - a) Dans le cas des infractions impliquant l'utilisation de ports et l'exercice d'activités portuaires : dans les cas visés à l'alinéa c) de l'article 116.1, une amende d'un montant maximal de 50 % de la valeur des ouvrages ou installations. Dans les autres cas, une amende d'un montant maximal de 100 millions de pesetas;
 - b) Dans le cas des infractions ayant une incidence sur le contrôle du trafic maritime : une amende d'un montant maximal de 150 millions de pesetas;
 - c) Dans le cas des infractions ayant une incidence sur le trafic maritime : une amende d'un montant maximal de 50 millions de pesetas;
 - d) Dans le cas des infractions impliquant la pollution du milieu marin : une amende d'un montant maximal de 500 millions de pesetas.
4. Dans le cas d'une infraction sérieuse ou majeure commise par la répétition d'une infraction respectivement mineure ou sérieuse, avant l'expiration de la période de prescription, l'amende sera calculée comme étant la somme des amendes fixées pour chacune des infractions.
5. Il peut être renoncé à une fraction de l'amende définie dans les paragraphes précédents par un accord avec l'organisme compétent qui impose l'amende, à condition

que l'auteur de l'infraction ait pris des mesures pour remédier à la situation créée par l'infraction de la manière et dans les délais prescrits par les règlements pertinents.

6. Dans le cas d'infractions majeures, un navire peut être saisi ou son entrée, son chargement ou son déchargement interdits à titre de peine venant s'ajouter à celles qui sont imposées dans chaque cas.

7. Dans les cas visés à l'alinéa b) de l'article 116.2, l'amende entraîne la révocation de l'approbation officielle du modèle.

8. Dans le cas d'infractions majeures pour lesquelles ont été utilisés des ports et des installations portuaires et qui ont été commises au cours d'activités visées à l'article 54 de la présente loi, le Ministère des travaux publics et des transports peut, à la demande de l'autorité portuaire d'Etat, interdire aux auteurs de l'infraction la délivrance d'autorisations et l'octroi de concessions pendant une période respectivement de trois à cinq ans dans la partie du port pertinente, ou leur interdire de s'adonner à des activités portuaires.

9. Dans le cas des autorisations relatives aux activités visées à l'article 59.1 de la présente loi qui sont exercées en dehors de la zone du port, les infractions liées à l'utilisation de cette zone ou les activités exercées dans cette zone peuvent aussi entraîner la suspension temporaire de l'activité en fonction des critères suivants :

- Infractions mineures : suspension ne dépassant pas un mois;
- Infractions majeures : suspension ne dépassant pas six mois;
- Infractions majeures : suspension et interdiction temporaire de s'adonner à toute activité, quelle qu'elle soit, dans la zone en question pendant une période ne dépassant pas cinq ans.

10. Dans le cas d'infractions graves ou majeures ayant une incidence sur la sûreté maritime qui sont commises par le capitaine ou le maître d'équipage du navire, le pilote de service ou d'autres membres de l'équipage, le Directeur général de la marine marchande en cas d'infractions sérieuses ou le Ministère des travaux publics et des transports sur la recommandation du Département de la marine marchande dans le cas des infractions majeures peuvent suspendre les autorisations professionnelles d'exercer comme suit :

- a) Infractions sérieuses : suspension ne dépassant pas un an;
- b) Infractions majeures : suspension d'un à cinq ans.

11. Une fois qu'elles ont été déterminées, les peines imposées pour des infractions sérieuses ou majeures sont rendues publiques de la manière définie par les règlements pertinents.

12. La période de prescription applicable aux peines est de cinq ans pour les peines correspondant à des infractions majeures, trois ans pour les infractions sérieuses et un an pour les infractions mineures.

Article 121

Mesures autres que les peines

En plus de l'imposition des peines énoncées ci-dessus, les actes ou omissions qui constituent une infraction donnent lieu aux mesures suivantes :

- a) Restitution des articles ou rétablissement des articles dans leur état antérieur;
- b) Indemnisation en cas de dommage irréparable pour un montant égal à la valeur des articles détruits ou des dommages ou des pertes causés, dans la limite de temps prescrite.

Si le profit retiré par l'auteur de l'infraction, de l'acte ou de l'omission qui constitue l'infraction dépasse le montant de l'indemnisation, le montant du profit sera considéré comme le minimum pour le calcul de l'indemnisation;

- c) L'annulation des autorisations administratives, si l'infraction résulte du non-respect des conditions auxquelles l'autorisation a été subordonnée;
- d) La suppression du droit d'escale, de sortie, de chargement ou de déchargement du navire, si la législation et la réglementation pertinentes le prévoient.

Article 122

Critères de classement des peines

1. Le montant des amendes et l'application de peines additionnelles seront déterminés compte tenu du profit résultant de l'infraction, de l'importance de la conduite illicite, de la négligence ou de la volonté de l'auteur de l'infraction, du dommage causé, du nombre des infractions commises et de toute autre circonstance aggravante ou atténuante qui peut avoir une incidence sur le degré de la faute.
2. Dans la mesure du possible et compte tenu des conditions et des adaptations requises par le caractère spécifique du secteur administratif considéré, les règles pénales qui permettent d'exclure un tort ou une culpabilité s'appliquent de manière analogue, sans préjudice de la considération, aux mêmes fins, de toute autre circonstance pertinente dans le secteur susmentionné.

Article 123

Compétence

1. Sont compétents pour imposer les peines énoncées dans la présente loi :
 - a) Le conseil d'administration de l'autorité portuaire dans le cas d'infractions mineures pour lesquelles le port a été utilisé ou des activités portuaires exercées;

b) Le capitaine du port dans les cas d'infractions mineures ayant une incidence sur la sûreté maritime et le contrôle du trafic maritime ou les infractions impliquant la pollution du milieu marin à partir de navires, de plates-formes fixes ou d'autres installations dans des eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction;

c) Le conseil d'administration de l'autorité portuaire et le Directeur général de la marine marchande, dans leurs domaines de compétence, en cas d'infractions sérieuses décrites par la présente loi;

d) Le Ministre des travaux publics et des transports, sur recommandation des ports d'Etat, ou du Directeur général de la marine marchande, dans leurs domaines de compétence, dans les cas d'infractions majeures dans lesquelles des montants à concurrence de 200 millions de pesetas sont en jeu;

e) Le Conseil des ministres sur recommandation du Ministre des travaux publics et des transports dans les cas d'infractions majeures dans lesquelles sont en jeu des montants supérieurs à ceux qui sont mentionnés à l'alinéa d) du présent paragraphe.

2. Ces limites, ainsi que le montant des amendes, peuvent être mis à jour ou modifiés par le gouvernement en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation.

3. Le montant des amendes et l'indemnisation en cas d'infractions liées à l'utilisation de ports et à l'exercice d'activités portuaires sont considérés comme une recette revenant à l'autorité portuaire dans la zone de laquelle l'infraction a été commise.

Section 3

Indemnisation des dommages et des pertes

Article 124

Indemnisation des dommages et des pertes

1. Lorsqu'une restitution ou un rétablissement dans l'état antérieur est impossible et dans tous les cas où des dommages ou des pertes ont eu lieu, l'auteur de l'infraction doit payer toute indemnisation qui résulte de celle-ci.

2. Si le montant du profit dépasse le montant de l'indemnisation, le montant du profit constitue le montant minimal pour fixer le montant de l'indemnisation.

3. Lorsqu'il est difficile d'évaluer les dommages, l'autorité portuaire ou maritime, pour déterminer le montant de l'indemnisation, tient compte des critères suivants, en appliquant celui qui a pour résultat le montant le plus élevé :

- a) Le coût national de restitution et de rétablissement en l'état;
- b) La valeur des biens endommagés;
- c) Le profit retiré par l'auteur de l'infraction de celle-ci.

Chapitre V

Procédures, modalités d'exécution et mesures conservatoires

Article 125

Procédures

1. Il incombe au personnel et aux responsables des autorités maritimes ou portuaires de porter des accusations contre les auteurs d'infractions, d'entamer des procédures lorsque des accusations sont portées et de résoudre les questions dans leurs domaines de compétence en imposant les amendes appropriées.

2. Dans les cas prévus, le personnel chargé de fonctions d'inspection et de surveillance a accès aux zones et installations faisant l'objet d'une concession ou d'une autorisation situées dans la zone du port ou aux navires et plates-formes battant pavillon espagnol ou, dans les limites définies par les conventions internationales auxquelles l'Espagne est partie, battant pavillon étranger dans des eaux situées dans les zones sur lesquelles l'Espagne exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, afin d'y effectuer des essais et des activités connexes, à moins que ces navires ou plates-formes soient considérés juridiquement comme constituant un domicile, auquel cas l'inspection doit être conforme aux règles garantissant l'inviolabilité.

3. Indépendamment des dispositions ci-dessus, dans les cas d'infractions pour lesquelles des ports ont été utilisés ou des activités portuaires ont été exercées, les procédures pénales et les mesures visant à rétablir l'ordre public doivent être conformes aux dispositions de la Loi concernant les coûts, si ce n'est que l'organe compétent est l'autorité portuaire. Dans tous les cas, l'autorité portuaire prend des mesures pour rétablir la situation.

Les infractions visées par la présente loi font l'objet de peines après que la procédure administrative appropriée a été conduite sous la forme définie par la Loi relative aux procédures administratives.

Article 126

Methodes de recette

1. Le montant des amendes et des indemnités pour dommage ou perte causé peut être obtenu sur décision d'un tribunal.

2. De même, pour garantir le paiement des amendes et des indemnités ainsi que le rétablissement de l'ordre public, les autorités maritimes et portuaires peuvent recourir à l'exécution forcée prévue par la Loi relative aux procédures administratives et par la Loi relative aux coûts.

Article 127

Obligation d'établir une documentation concernant les incidents

Les capitaines des navires ont l'obligation de noter sur le registre de navigation ou le livre de bord tout incident impliquant des personnes se trouvant à bord pendant une sortie du navire qui, selon leur opinion, peut constituer une infraction à la présente loi. L'inscription doit être signée du capitaine ainsi que de l'intéressé ou, si celui-ci refuse, par deux témoins.

Article 128

Saisie de navires

Le capitaine du port peut ordonner la saisie d'un navire à titre de mesure conservatoire afin de garantir le respect des obligations visées à l'alinéa d) de l'article 118.2 de la présente loi.

Un billet à ordre ou une garantie que le Département de la marine marchande juge adéquat peut y être substitué.

Première disposition complémentaire

Zone du port

Si la délimitation visée à l'article 15.1 n'a pas eu lieu, la zone du port sous la juridiction de l'Etat est considérée comme étant toute la zone terrestre incluse dans la zone du port au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi et les surfaces aquatiques incluses dans les zones I et II délimitées pour chaque port à des fins tarifaires, conformément aux règles en vigueur.

Deuxième disposition complémentaire

Zone contiguë

Dans la zone contiguë définie à l'article 7.1 de la présente loi, le gouvernement peut prendre les mesures de contrôle nécessaires pour :

a) Empêcher les violations des lois et réglementations relatives aux douanes, à la contrebande, au fisc, à l'immigration et à la santé sur le territoire national et dans les eaux territoriales;

b) Punir ces violations.

...

6. ROYAUME-UNI DE GRANDE BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

a) Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno

Proclamation No 1 de 1992

Au nom de Sa Majesté Elizabeth II, par la grâce de Dieu reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de ses autres royaumes et territoires, chef du Commonwealth, défenseur de la foi,

Par Son Excellence David Joseph Moss Esquire, compagnon de l'ordre de Saint-Michel et Saint-Georges, gouverneur des Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno,

Considérant qu'il est nécessaire d'établir et de régler les activités dans une zone économique exclusive autour des Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno conformément aux règles du droit international,

Moi, David Joseph Moss, agissant conformément aux instructions données par Sa Majesté par l'intermédiaire d'un Secrétaire d'Etat, proclame par la présente ce qui suit :

1. (1) Une zone économique exclusive (ci-après dénommée "la zone") est créée autour des Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno et cette zone se trouve au-delà des mers territoriales situées autour de ces îles et leur est adjacente;
- (2) Cette zone a comme limites extérieures les lignes définies dans l'annexe à la présente Proclamation.
2. Tous les droits qui peuvent être exercés sur les eaux de cette zone, le fond de la mer et son sous-sol ainsi que leurs ressources biologiques sont proclamés par la présente droits de Sa Majesté.
3. En ce qui concerne la zone, Sa Majesté exerce la même juridiction sur la prospection et l'exploitation des ressources naturelles, la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine et les autres exploitations économiques qu'elle a en ce qui concerne ces activités dans les mers territoriales des Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno, sous réserve des dispositions en vigueur ou qui pourraient le devenir, en vertu de la loi, au sujet de ces questions à l'intérieur de la mer territoriale et de la zone.
4. La présente Proclamation est effective immédiatement.

Fait de ma main et muni du sceau public des Iles de Pitcairn, Henderson, Ducie et Oeno à la British High Commission de Wellington (Nouvelle-Zélande), le neuf novembre de l'année de Notre Seigneur mil neuf cent quatre-vingt-douze.

ANNEXE

La zone est limitée par des lignes du type décrit dans la colonne 2 joignant les points définis à la seconde d'arc près par des coordonnées de latitude et de longitude selon le Système géodésique mondial de 1972 (WGS 72) spécifiées dans la colonne 1.

<u>Colonne 1</u>		<u>Colonne 2</u>
<u>Coordonnées de latitude et de longitude</u>		<u>Type de ligne</u>
1.	26° 34' 05'' 133° 25' 29''	1-2 Loxodrome
2.	25° 40' 40'' 132° 59' 32''	2-3 Loxodrome
3.	24° 04' 08'' 132° 41' 11''	3-4 Loxodrome
4.	22° 22' 55'' 132° 23' 23''	4-5 Loxodrome
5.	21° 03' 05'' 132° 08' 37''	5-6 Loxodrome
6.	20° 45' 54'' 131° 58' 43''	6-7 ligne tirée dans le sens des aiguilles d'une montre sur 200 milles marins à partir des points les plus proches de la ligne de base de la mer territoriale des Iles d'Oeno, Henderson, Ducie et Pitcairn
7.	26° 34' 05'' 133° 25' 29''	

b) Iles de Géorgie du Sud et îles Sandwich du Sud

Proclamation (zone maritime) No 1 de 1993 1/

Au nom de Sa Majesté Elizabeth II, par la grâce de Dieu reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de ses autres royaumes et territoires, chef du Commonwealth, défenseur de la foi,

Par David Everard Tatham Esquire, Compagnon du très distingué Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges, Commissioner de l'Ile de Géorgie du Sud et des Iles Sandwich du Sud,

Considérant qu'il est nécessaire d'établir et de réglementer les activités dans une zone maritime autour de l'Ile de Géorgie du Sud et des Iles Sandwich du Sud conformément aux règles du droit international,

Moi, David Everard Tatham, agissant conformément aux instructions qui m'ont été données par Sa Majesté par l'intermédiaire d'un Secrétaire d'Etat, proclame par la présente ce qui suit :

1. Autour de l'Ile de Géorgie du Sud et des Iles Sandwich du Sud est créée une zone maritime ayant comme limites intérieures la limite extérieure de la mer territoriale de l'Ile de Géorgie du Sud et des Iles Sandwich du Sud et comme limite en direction du large une ligne tracée de sorte que chacun de ses points soit distant de 200 milles marins du point le plus proche des lignes de base définies dans le cas de

1/ The South Georgia and the South Sandwich Islands Gazette, No 1, de mai 1993.

l'Ile de Géorgie du Sud aux paragraphes 3 et 4 de l'article 3 et à l'annexe au décret de 1989 relatif à l'Ile de Géorgie du Sud et aux Iles Sandwich du Sud (mer territoriale) et, dans le cas des Iles Sandwich du Sud, aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de ce décret.

2. Tous les droits qui peuvent être exercés sur les eaux de la zone maritime, le fond de la mer et le sous-sol ainsi que sur les ressources naturelles de cette mer (biologiques ou non) sont des droits de Sa Majesté en vertu de la présente Proclamation.

3. En ce qui concerne la zone maritime, Sa Majesté exerce sa juridiction conformément aux règles du droit international relatives à l'exploration et à l'exploitation ainsi qu'à la préservation et la gestion des ressources naturelles (biologiques ou non) et la protection et la préservation du milieu marin, sous réserve des dispositions de la législation qui pourraient être énoncées ultérieurement à ces fins.

4. La présente Proclamation prend effet immédiatement.

Fait de ma main et muni du sceau public de l'Ile de Géorgie du Sud et des Iles Sandwich du Sud, le sept mai de l'année de Notre Seigneur mil neuf cent quatre-vingt-treize

7. ETATS-UNIS D'AMERIQUE 1/

La mission permanente des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments à l'Organisation et a l'honneur de lui faire savoir que le Gouvernement des Etats-Unis souhaite communiquer à l'ONU les notes jointes publiées dans le Registre fédéral des Etats-Unis par la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) du Ministère du commerce des Etats-Unis. La première note fait connaître publiquement le renoncement à une licence octroyée au Kennecott Consortium pour l'autoriser à explorer les ressources en minéraux durs du fond de la mer dans des zones spécifiques de la partie centre-orientale de l'océan Pacifique. La deuxième fait connaître une demande d'octroi de licence pour l'exploration des droits dans la même zone par l'Ocean Minerals Company. Les avis communiqués par le Federal Register comprennent des coordonnées géographiques des zones du fond de la mer dans lesquelles la prospection des minéraux durs du fond des mers a été autorisée et les coordonnées relatives à une partie de la zone faisant l'objet de l'autorisation qui doit être préservée comme zone de référence écologique.

Le 21 mai 1993, le Kennecott Consortium a renoncé à la licence d'exploitation minière du fond des mers USA-4 et l'Ocean Minerals Company a demandé l'autorisation de poursuivre les activités de prospection prévues par l'autorisation USA-4. Ces mesures ont été prises conformément à la loi des Etats-Unis relative aux ressources en minéraux durs du fond des mers (Public Law 96-283, 30 U.S.C. 1401 et suivantes). Conformément à l'alinéa 2 du paragraphe 8 de l'article 102 de cette loi, les autorisations délivrées conformément à cette loi sont opposables à "tout autre ressortissant des Etats-Unis ou tout ressortissant, national ou organisme gouvernemental ou à toute entité juridique constituée ou existant légalement de tout Etat accordant la réciprocité". Les Etats qui accordent la réciprocité sont les Etats visés à l'article 118 de la loi.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique appelle aussi l'attention sur la partie A de l'article 3 de cette loi, selon laquelle :

"En vertu de cette loi, les Etats-Unis :

1) Exercent leur juridiction sur les ressortissants et les navires des Etats-Unis et les personnes étrangères et les navires étrangers autrement soumis à leur juridiction dans l'exercice de la liberté de la haute mer en vue de la prospection et de l'exploitation commerciale des ressources en minéraux durs des hauts fonds conformément aux principes généralement acceptés du droit international reconnus par les Etats-Unis;

2) Cependant, n'affirment pas exercer leur souveraineté ou des droits ou une juridiction exclusifs ou une propriété sur toute partie ou toute ressource des hauts fonds marins."

En plus de confirmer à l'Organisation des Nations Unies et, par elle, à ses Etats Membres, que le Kennecott Consortium a renoncé à une licence et que l'Ocean Minerals Company a demandé une licence pour la même zone en vue d'y explorer les

1/ Communiqué par la mission des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies.

ressources en minéraux durs des hauts fonds marins, le Gouvernement des Etats-Unis saisit cette occasion pour affirmer que, considérant que tous les Etats ont l'obligation en droit international d'éviter toute immixtion indue dans les intérêts d'autres Etats dans l'exercice de la liberté de la haute mer, le Gouvernement des Etats-Unis est prêt à consulter à ce sujet tout autre gouvernement.

Le Gouvernement des Etats-Unis demande que la présente note et les notes du Federal Register qui y sont jointes soient diffusées par l'Organisation des Nations Unies dans le prochain Bulletin du droit de la mer.

MINISTERE DU COMMERCE 2/

**National Oceanic and Atmospheric Administration
Exploitation minière des hauts fonds marins; renoncement à une licence de
prospection**

Organisme : National Oceanic and Atmospheric Administration, Ministère du commerce

Acte : Avis de renoncement à l'autorisation USA-4 de prospection minière des hauts fonds marins par le Kennecott Consortium

Résumé : En application de l'alinéa a) de l'article 115 de la loi relative aux ressources en minéraux durs des hauts fonds marins et des dispositions 15 CFR 971.803(a) publiée dans 54 FR 514 du 6 janvier 1989, il est déclaré que la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a reçu le 21 mai 1993 un avis officiel selon lequel le Kennecott Consortium, c/o Flambeau Mining Company, N4100, Highway 27, Ladysmith, Wisconsin 54848, renonçait à la licence USA-4 délivrée par la NOAA le 29 octobre 1984 relative à la prospection des hauts fonds marins.

Pour toute information supplémentaire, se mettre en rapport avec :

Mme Betty Rosser, Ocean Minerals and Energy Division (N/ORMI)
Office of Ocean and Coastal Resource Management
National Oceanic and Atmospheric Administration
1305 East-West Highway, Silver Springs, MD 20910, (301) 713-3159.

**National Oceanic and Atmospheric Administration
Exploitation minière des hauts fonds marins; demande de licence de prospection**

Organisme : National Oceanic and Atmospheric Administration, Ministère du commerce

Mesure : Dépôt de demande

Résumé : En application de l'alinéa a) de l'article 116 de la loi relative aux ressources en minéraux durs des hauts fonds marins (DSHMRA) et des dispositions 15 CFR 970.212(a) publiée dans 46 FR 45898 du 15 septembre 1981, modifiées par 54 FR 547 du 6 janvier 1989, il est déclaré que le 17 juin 1993 la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a reçu de l'Ocean Minerals Company, B.P. 2227, Menlo Park, California 94026, une demande d'autorisation d'activités de prospection minière des hauts fonds marins sur le site faisant l'objet de l'autorisation USA-4 accordée auparavant au Kennecott Consortium (KCON), Ladysmith, Wisconsin. Sous réserve des dispositions 15 CFR 971.802 qui interdisent la communication de certaines informations au public, les personnes intéressées seront autorisées à examiner les documents pertinents concernant cette demande et à soumettre des observations écrites à la NOAA.

Dates : Les observations concernant cette demande doivent être soumises à la NOAA au plus tard le 30 août 1993.

2/ Federal Register Notices, vol. 58, No 118, du mardi 22 juin 1993.

Adresses : Les observations doivent être adressées à : Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Oceanic and Atmospheric Administration, 1305 East-West Highway, Room 11437, Silver Spring, MD 20910.

Pour des renseignements complémentaires, prière de se mettre en rapport avec :

Mme Betty Rosser ou M. Karl Jugel, Ocean Minerals and Energy Division, à l'adresse ci-dessus (301) 713-3159

Coordonnées relatives à USA-4

Etendues pour lesquelles la compagnie minière demande une autorisation
en juin 1993

La zone est limitée par les lignes géodésiques tracées entre les coordonnées énumérées ci-après dans l'ordre suivant :

1.	Latitude nord 14° 20'	Longitude ouest 128° 00'
2.	Latitude nord 14° 20'	Longitude ouest 126° 15'
3.	Latitude nord 13° 45'	Longitude ouest 126° 15'
4.	Latitude nord 13° 45'	Longitude ouest 125° 20'
5.	Latitude nord 12° 15'	Longitude ouest 125° 20'
6.	Latitude nord 12° 15'	Longitude ouest 127° 00'
7.	Latitude nord 11° 40'	Longitude ouest 127° 00'
8.	Latitude nord 11° 40'	Longitude ouest 127° 43'
9.	Latitude nord 12° 00'	Longitude ouest 127° 43'
10.	Latitude nord 12° 00'	Longitude ouest 128° 00'
1.	Latitude nord 14° 20'	Longitude ouest 128° 00'

La zone englobe la zone définie par les points suivants qui marquent les changements d'orientation. Cette dernière zone est préservée en tant que zone de référence écologique pour les études futures et la conservation (Federal Register 53:224, lundi 21 novembre 1988) :

1.	Latitude nord 13° 30'	Longitude ouest 128° 00'
2.	Latitude nord 13° 30'	Longitude ouest 127° 45'
3.	Latitude nord 12° 30'	Longitude ouest 127° 45'
4.	Latitude nord 12° 30'	Longitude ouest 128° 00'
1.	Latitude nord 13° 30'	Longitude ouest 128° 00'

B. DECLARATIONS REÇUES DE GOUVERNEMENTS

1. Argentine 1/

Lettre du 7 mai 1993, adressée au Secrétaire général par le Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de l'Argentine auprès de l'Organisation des Nations Unies

[Original : espagnol]

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte de la déclaration que le Gouvernement de la République argentine a faite le 7 mai 1993 au sujet de l'acte unilatéral du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui prétend étendre sa juridiction maritime sur les eaux adjacentes des îles de Géorgie du Sud et des Sandwich du Sud (voir annexe).

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire distribuer la présente note et son annexe comme document officiel de l'Assemblée générale au titre du point 46 de la liste préliminaire, et du Conseil de sécurité, ainsi que de la porter à la connaissance du Comité spécial chargé d'examiner la situation en ce qui concerne l'application de la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux.

ANNEXE

Déclaration faite le 7 mai 1993 par le Gouvernement de la République argentine

Le Gouvernement du Royaume-Uni a pris ce jour une mesure étendant sa prétendue juridiction aux espaces maritimes entourant les îles de la Géorgie du Sud et des Sandwich du Sud.

Le Gouvernement argentin rejette fermement cette mesure, réaffirme les droits légitimes de la République argentine à la souveraineté sur les îles de la Géorgie du Sud et de Sandwich du Sud et rappelle que ces territoires font partie de ceux qui font l'objet d'un conflit de souveraineté, dont les Nations Unies reconnaissent l'existence et dont elles sont saisies.

Une note officielle de protestation et de rejet de la mesure prise a été remise à l'ambassade du Royaume-Uni à Buenos Aires et à l'ambassade de la République argentine à Londres qui a été chargée d'effectuer une démarche analogue auprès du Gouvernement britannique. En outre, le texte de la présente déclaration sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et au Secrétaire général de l'Organisation des Etats américains, auxquels il sera demandé de la faire distribuer comme document officiel de ces organisations.

Il y a lieu de rappeler que la République argentine a étendu sa juridiction et sa souveraineté depuis plus de 20 ans sur les espaces maritimes adjacents au territoire national, y compris ces îles, conformément au droit international. La loi

1/ Voir document A/48/162-S/25742.

No 17094 du 29 décembre 1066 a étendu ces droits jusqu'à la limite des 200 milles marins et proclamé la souveraineté sur le plateau continental.

Ultérieurement, la loi No 23068 relative aux espaces maritimes, adoptée le 10 septembre 1991, a précisé les limites de la juridiction et de la souveraineté de la nation sur ces espaces, y compris ceux qui sont adjacents aux îles de la Géorgie du Sud et de Sandwich du Sud. Ces limites sont indiquées sur le croquis ci-joint.

2. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord 1/

Lettre datée du 12 mai 1993, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord auprès de l'Organisation des Nations Unies

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte de deux déclarations rendues publiques par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 7 mai 1993 concernant respectivement l'extension de la zone maritime autour de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud (voir l'annexe I) et la préservation des ressources marines dans la zone conformément à la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (voir l'annexe II).

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de ses annexes comme document de l'Assemblée générale, au titre du point 36 de la liste préliminaire, et du Conseil de sécurité.

ANNEXE I

Texte d'une déclaration rendue publique par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 7 mai 1993 concernant l'extension de la zone maritime autour de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud

Depuis quelques années, le Gouvernement de Sa Majesté est de plus en plus préoccupé de la conservation des ressources marine autour de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud, dans l'Atlantique Sud, qui constituent un territoire dépendant du Royaume-Uni. Jusqu'au 7 mai de cette année, la souveraineté et la juridiction de la Couronne autour de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud s'étendait jusqu'à la limite de la mer territoriale (12 milles). S'agissant des eaux situées au-delà de cette limite, nous nous en remettons uniquement aux activités de la Commission créée par la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, qui est une composante du Système du Traité de l'Antarctique. Dans ce contexte, il appartient à l'Etat du pavillon d'adopter la réglementation voulue pour appliquer les mesures de conservation arrêtées par consensus entre les 22 membres et de faire respecter celles-ci. Nous appuyons la Commission sans réserve et coopérons pleinement à ses travaux. Nous n'avons épargné aucun effort pour renforcer le rôle que joue la Commission en matière de réglementation de la pêche dans l'océan Austral. La Commission a assuré rapidement la protection des espèces exploitées commercialement, qui en avaient grand besoin, mais nous sommes préoccupés de ce que néanmoins les stocks de poissons s'épuisent.

De surcroît, il y a de plus en plus d'infractions à la réglementation adoptée par la Commission. Il est manifeste qu'il faut renforcer les dispositifs de protection dans la zone dont le Gouvernement de Sa Majesté a la responsabilité. En conséquence, les ministres ont décidé de renforcer la protection et la gestion des ressources marines autour de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud en prenant des mesures nationales. Celles-ci visent à compléter le rôle de la Commission, et non à s'y substituer, et sont naturellement parfaitement compatibles avec lui.

1/ Voir document A/48/167-S/25773.

C'est pour cette raison que le Commissaire pour la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud a promulgué le 7 mai 1993 une Proclamation prévoyant l'exercice par la Couronne de ses droits souverains sur la zone maritime. Cette mesure renforcera celles qui existent déjà dans le cadre de la Commission.

Depuis que nos relations avec l'Argentine ont été rétablies en 1990, elles n'ont cessé de progresser, elles sont maintenant excellentes et marquées par une nouvelle franchise et une confiance mutuelle de plus en plus grande. C'est là une source de vive satisfaction pour le Gouvernement de Sa Majesté, qui continuera à s'efforcer de développer encore ces relations. Dans ce contexte, il était naturel que nous conférions de façon approfondie sur nos préoccupations en matière de protection avec le Gouvernement argentin, avec lequel nous avons des échanges de vues très complets sur les questions relatives à l'Atlantique Sud, notamment en ce qui concerne la pêche. Nous comptons bien poursuivre ce dialogue.

ANNEXE II

Texte d'une nouvelle déclaration rendue publique par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 7 mai 1993 au sujet de la conservation des ressources marines

La République argentine a réaffirmé aujourd'hui les droits qu'elle prétend avoir sur la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud ainsi que les eaux qui entourent ces îles. En promulguant sa loi No 23968 en novembre 1991, la République argentine avait revendiqué à nouveau une juridiction sur les zones maritimes en question, à l'égard desquelles le Royaume-Uni a des droits souverains en vertu du droit international. Le Gouvernement de Sa Majesté n'accepte pas ces prétentions de l'Argentine. Notre souveraineté sur la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud ne fait aucun doute pas plus que les droits qui en découlent d'exercer notre juridiction, conformément au droit international sur les zones maritimes entourant ce territoire.

Le Gouvernement de Sa Majesté reconnaît la solidité et l'importance de ses relations suivies avec l'Argentine, tient beaucoup à ce que ces relations demeurent solides et reconnaît la nécessité de collaborer dans l'intérêt mutuel et d'oeuvrer ensemble à la réalisation des objectifs qui ont été fixés en matière de conservation dans l'Atlantique Sud. Le Gouvernement de Sa Majesté est résolu à appliquer des mesures de contrôle strictes dans les eaux visées par la Convention sur la protection de la faune et de la flore marines de l'Antarctique et il soutient le rôle efficace que continue de jouer la Commission créée par cette Convention.

III. INFORMATIONS DIVERSES

A. Succession

Le 28 mai 1993, l'instrument de succession aux traités ci-après a été reçu du Gouvernement slovaque 1/ :

Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral, faite à New York le 8 juillet 1965;

Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, faite à Genève le 29 avril 1958;

Convention sur la haute mer, faite à Genève le 29 avril 1958;

Convention sur le plateau continental, faite à Genève le 29 avril 1958;

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982 (succession à la signature);

Convention et statut sur le régime international des ports maritimes, Genève, 9 décembre 1923;

Convention et statut sur la liberté de transit, Barcelone, 20 avril 1921;

Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime, Barcelone, 20 avril 1921.

1/ Date de réception des documents pertinents.

B. Cour internationale de Justice 1/

Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et
Jan Mayen (Danemark c. Norvège)

Arrêt de la Cour

Le Greffe de la Cour internationale de Justice met à la disposition de la presse les renseignements suivants :

Aujourd'hui, 14 juin 1993, la Cour internationale de Justice a rendu son arrêt en l'affaire précitée. Dans son arrêt, la Cour, par quatorze voix contre une, a fixé une ligne de délimitation à la fois pour le plateau continental et les zones de pêche du Danemark et de la Norvège dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen.

La composition de la Cour était la suivante : sir Robert Jennings, Président; M. Oda, Vice-Président; MM. Ago, Schwebel, Bedjaoui, Ni, Evensen, Tarassov, Guillaume, Shahabuddeen, Aguilar Mawdsley, Weeramantry, Ranjeva, Ajibola, juges; M. Fischer, juge ad hoc; M. Valencia-Ospina, Greffier.

Le texte complet du dispositif de l'arrêt est reproduit ci-après :

"94. Par ces motifs,

LA COUR,

Par quatorze voix contre une,

Décide ce qui suit : dans les limites définies,

1. au nord, par l'intersection de la ligne d'équidistance entre la côte du Groenland oriental et la côte ouest de Jan Mayen et de la limite de 200 milles calculée par partir de ladite côte du Groenland (appelée point A sur le croquis No 2) et,

2. au sud, par la limite de 200 milles au large de l'Islande, telle que revendiquée par l'Islande, entre les points d'intersection de cette limite et des deux lignes susmentionnées (appelés points B et D sur le croquis No 2),

la ligne de délimitation divisant le plateau continental et les zones de pêche du Royaume du Danemark et du Royaume de Norvège doit être tracée comme indiqué aux paragraphes 91 et 92 du présent arrêt.

POUR : sir Robert Jennings, Président; M. Oda, Vice-Président; MM. Ago, Schwebel, Bedjaoui, Ni, Evensen, Tarassov, Guillaume, Shahabuddeen, Aguilar Mawdsley, Weeramantry, Ranjeva, Ajibola, juges;

CONTRE : M. Fischer, juge ad hoc."

1/ Communiqué No 93/14 du 14 juin 1993 de la Cour internationale de Justice.

M. Oda, Vice-Président, MM. Evensen, Aguilar Mawdsley et Ranjeva, juges, ont joint des déclarations à l'arrêt.

M. Oda, Vice-Président, MM. Schwebel, Shahabuddeen, Weeramantry et Ajibola, juges, ont joint à l'arrêt les exposés de leur opinion individuelle.

M. Fischer, juge ad hoc, a joint à l'arrêt l'exposé de son opinion dissidente.

(Un résumé de ces déclarations et opinions est joint en annexe.)

Le texte imprimé de l'arrêt sera disponible en temps utile (s'adresser à la section de la distribution et des ventes, office des Nations Unies, 1211 Genève 10; à la section des ventes, Nations Unies, New York, N.Y. 10017); ou à toute librairie spécialisée).

On trouvera ci-après un résumé de l'arrêt. Il a été établi par le Greffe et n'engage en aucune façon la Cour. Il ne saurait être cité à l'encontre du texte de l'arrêt, dont il ne constitue pas une interprétation.

Résumé de l'arrêt

Qualités et exposé des faits (par. 1-21)

La Cour décrit les étapes de la procédure depuis qu'elle a été saisie de l'Affaire (par. 1-8) et énonce les conclusions présentées par les Parties (par. 9-10). Elle rappelle qu'en introduisant l'instance le 16 août 1988, le Danemark a demandé à la Cour :

"de dire, conformément au droit international, où une ligne unique de délimitation devra être tracée entre les zones de pêche et du plateau continental du Danemark et de la Norvège dans les eaux qui séparent le Groenland et Jan Mayen";

et qu'il lui a demandé, par les conclusions suivantes présentées au cours de l'instance :

"De dire et juger que le Groenland a droit à une zone entière de pêche et de plateau continental de 200 milles face à l'île de Jan Mayen; et en conséquence

De tracer une ligne unique de délimitation de la zone de pêche et du plateau continental du Groenland dans les eaux situées entre le Groenland et Jan Mayen à une distance de 200 milles marins mesurée à partir de la ligne de base du Groenland."

"Si, pour quelque raison que ce soit, la Cour se trouve dans l'impossibilité de tracer la ligne de délimitation demandée au paragraphe 2, le Danemark prie la Cour de décider, en conformité avec le droit international et à la lumière des faits et des arguments mis en avant par les parties, où la ligne de délimitation doit être tracée entre les zones de pêche et le plateau continental du Danemark et de la Norvège dans les eaux comprises entre le Groenland et Jan Mayen et de tracer cette ligne",

et la Norvège a demandé à la Cour de dire et juger que la ligne médiane constitue la ligne de séparation aux fins de la délimitation des étendues pertinentes du plateau continental et des zones de pêche entre la Norvège et le Danemark dans la région située entre Jan Mayen et le Groenland. La Cour décrit ensuite les régions maritimes dont il a été fait état dans l'argumentation des Parties (par. 11-21).

L'allégation selon laquelle une délimitation existerait déjà (par. 22-40)

Une des allégations principales de la Norvège est qu'une délimitation a déjà été effectuée entre Jan Mayen et le Groenland. Les traités en vigueur entre les Parties - un accord bilatéral de 1965 et la Convention de Genève sur le plateau continental de 1958 - ont eu pour effet, selon la Norvège, d'établir la ligne médiane comme ligne de délimitation du plateau continental des Parties, et la pratique suivie par celles-ci en fait de zones de pêche implique qu'elles ont reconnu que les lignes de délimitation existantes du plateau continental s'appliquent aussi à l'exercice de la juridiction en matière de pêche. Ces allégations, suivant lesquelles l'applicabilité d'une délimitation selon la ligne médiane dans les relations entre les parties serait reconnue depuis longtemps dans la perspective à la fois du plateau continental et des zones de pêche et suivant lesquelles une ligne de délimitation serait déjà en place, devront être analysées en premier lieu.

L'accord de 1965 (par. 23-30)

Le 8 décembre 1965, le Danemark et la Norvège ont conclu un accord relatif à la délimitation du plateau continental. L'article premier de cet accord est ainsi libellé :

"La ligne de séparation entre les parties du plateau continental sur lesquelles le Danemark et la Norvège, respectivement, exercent des droits souverains sera 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 chacune des Parties contractantes."

L'article 2 prévoit que "Pour que le principe énoncé à l'article premier soit convenablement appliqué, la ligne de séparation consistera en lignes droites", lesquelles sont ensuite définies par huit points, énumérés avec les coordonnées géodésiques pertinentes reportées sur une carte annexée à l'accord; les lignes ainsi définies se trouvent dans le Skagerrak et une partie de la mer du Nord, entre les parties continentales du Danemark et de la Norvège. La Norvège soutient que le texte de l'article premier est de portée générale, sans limitation ni réserve, et que le sens ordinaire de ce texte doit être "qu'il établit définitivement la base pour toutes les lignes de délimitation qu'il appartiendrait en fin de compte aux Parties de démarquer". Selon la Norvège, l'article 2, qui ne vise certes que le plateau continental de la partie continentale des deux pays, "concerne la démarcation". La Norvège en conclut que les Parties sont et demeurent tenues de se conformer au principe de la ligne médiane retenu par l'accord de 1965. Le Danemark, par contre, soutient que l'objet et le but de l'accord sont seulement la délimitation dans le Skagerrak et une partie de la mer du Nord sur la base d'une ligne médiane.

La Cour considère que l'objet et le but de l'accord de 1965 étaient simplement de régler la question de la délimitation dans le Skagerrak et une partie de la mer du Nord, zone où le fond de la mer (à l'exception de la "fosse norvégienne") est

entièrement constitué par un plateau continental d'une profondeur inférieure à 200 mètres, et que rien ne porte à croire que les Parties aient envisagé la possibilité qu'un jour une délimitation du plateau entre le Groenland et Jan Mayen pourrait être nécessaire, ou entendu rendre leur accord applicable à une telle délimitation.

Après avoir examiné l'accord dans son contexte, compte tenu de son objet et de son but, la Cour prend aussi en considération la pratique ultérieure des Parties et, notamment, un traité conclu dans le même domaine en 1979. Elle estime que, si les Parties avaient eu l'intention dans l'accord de 1965 de s'engager à appliquer la ligne médiane pour toutes les délimitations ultérieures du plateau, il y aurait été fait référence dans l'accord de 1979. La Cour estime donc que l'accord de 1965 n'a pas eu pour effet d'établir une délimitation du plateau continental selon la ligne médiane entre le Groenland et Jan Mayen.

La Convention de Genève sur le plateau continental de 1958 (par. 31-32)

La valeur de l'argument selon lequel la Convention de 1958 a établi une délimitation du plateau continental selon la ligne médiane, qui serait déjà "en place", entre le Groenland et Jan Mayen dépend de la décision de la Cour quant à l'existence éventuelle de "circonstances spéciales", telles qu'envisagées par la Convention, est une question qui est examinée plus loin. La Cour aborde donc les arguments que la Norvège fonde sur la conduite des Parties, et en particulier sur celle du Danemark.

La conduite des Parties (par. 33-40)

La Norvège soutient que, jusqu'à il y a une dizaine d'années au moins, les Parties ont, par leur "conduite conjointe", reconnu depuis longtemps l'applicabilité d'une délimitation selon la ligne médiane dans leurs relations mutuelles. La Cour fait observer que c'est avant tout la conduite du Danemark qui doit être analysée à cet égard.

La Cour n'est pas persuadée que le décret du 7 juin 1963 relatif à l'exercice de la souveraineté danoise sur le plateau continental fournisse une base à l'argumentation que la Norvège cherche à tirer de la conduite des Parties. Une loi danoise du 17 décembre 1976 et un décret du 14 mai 1980, pris en vertu de cette loi, n'obligent pas davantage le Danemark à accepter une délimitation selon la ligne médiane dans la région. Un accord du 15 juin 1979 entre les Parties relatif à la délimitation entre la Norvège et les îles Féroé n'impose pas au Danemark une délimitation selon la ligne médiane dans ce qui constitue une zone tout à fait différente. De même, les déclarations faites par le Danemark au cours d'échanges diplomatiques et pendant la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer n'ont pas porté atteinte à la position danoise.

En résumé, l'accord conclu entre les Parties le 8 décembre 1965 ne saurait être interprété comme signifiant, ainsi que le soutient la Norvège, que les Parties ont déjà défini la ligne de délimitation du plateau continental entre le Groenland et Jan Mayen comme étant la ligne médiane. La Cour ne peut pas non plus attribuer un tel effet à la disposition du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de 1958 et en conclure qu'en vertu de cette convention, la ligne médiane constitue déjà la ligne de délimitation du plateau continental entre le Groenland et Jan Mayen. Une telle

conséquence ne saurait davantage être déduite de la conduite des Parties concernant la délimitation du plateau continental et de la zone de pêche. La Cour ne considère donc pas qu'une ligne de délimitation constituée par la ligne médiane est déjà "en place", soit comme ligne de délimitation du plateau continental, soit comme ligne de délimitation de la zone de pêche. La Cour aborde donc ensuite l'examen du droit actuellement applicable à la question de délimitation encore en suspens entre les Parties.

Le droit applicable (par. 41-48)

La Cour relève que les Parties ne sont pas d'accord sur le point de savoir s'il faut envisager une ou deux lignes de délimitation, le Danemark demandant "une ligne unique de délimitation de la zone de pêche et du plateau continental", et la Norvège soutenant que la ligne médiane constitue la ligne de séparation pour la délimitation du plateau continental, et constitue également la ligne de séparation pour la délimitation des zones de pêche; ces deux lignes de séparation coïncideraient donc, mais les délimitations demeureraient conceptuellement distinctes.

La Cour se réfère à l'affaire du Golfe du Maine où il lui était demandé de déterminer "le tracé de la frontière maritime unique divisant le plateau continental et les zones de pêche du Canada et des Etats-Unis d'Amérique". Elle fait observer qu'en l'espèce elle n'est pas habilitée à agir - ni contrainte d'agir - par un tel accord prévoyant une délimitation unique à double fin et qu'elle a déjà jugé qu'il n'y a pas de ligne de délimitation du plateau continental déjà "en place". Elle examine donc ensuite séparément les deux branches du droit applicable : l'effet de l'article 6 de la Convention de 1958, applicable à la délimitation du plateau continental et ensuite l'effet du droit coutumier régissant la zone de pêche.

La Cour fait observer en outre que l'applicabilité de la Convention de 1958 à la délimitation du plateau continental en l'espèce ne signifie pas qu'il soit possible d'interpréter et d'appliquer l'article 6 sans référence au droit coutumier en la matière, ou sans tenir aucun compte de ce qu'une délimitation de la zone de pêche est aussi en cause dans la région. Après avoir examiné la jurisprudence dans ce domaine et les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, la Cour fait observer que l'indication (dans ces dispositions) d'une "solution équitable" comme but de toute opération de délimitation reflète les exigences du droit coutumier en ce qui concerne la délimitation tant du plateau continental que des zones économiques exclusives.

La ligne médiane provisoire (par. 49-52)

Pour ce qui est tout d'abord de la délimitation du plateau continental, la Cour estime qu'en vertu tant de l'article 6 de la Convention de 1958 que du droit coutumier relatif au plateau continental, il convient de commencer par la ligne médiane comme ligne provisoire, puis de rechercher si des "circonstances spéciales" obligent à ajuster ou déplacer cette ligne. Après avoir examiné les décisions pertinentes du point de vue de la délimitation des zones de pêche, la Cour considère qu'en l'espèce, tant pour le plateau continental que pour les zones de pêche, il convient de commencer l'opération de délimitation en traçant une ligne médiane à titre provisoire.

Les "circonstances spéciales" et les "circonstances pertinentes" (par. 54-58)

La Cour fait alors observer qu'elle doit examiner tout facteur propre à l'espèce et susceptible de donner lieu à un ajustement ou déplacement de la ligne médiane tracée à titre provisoire. Le but, dans toute situation quelle qu'elle soit, doit être d'aboutir à "un résultat équitable". Dans cette perspective, la Convention de 1958 exige l'examen de toutes les "circonstances spéciales"; le droit coutumier fondé sur des principes équitables exige pour sa part d'examiner les "circonstances pertinentes".

La notion de "circonstances spéciales" a été incluse tant dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 (art. 12) que dans la Convention sur le plateau continental de 1958 (art. 6, par. 1-2). Elle était et demeure liée à la méthode de l'équidistance prévue par ces dispositions. Ainsi les circonstances spéciales apparaissent comme des circonstances susceptibles de modifier le résultat produit par une application automatique du principe d'équidistance. Le droit international général utilise la notion de "circonstances pertinentes". Cette notion peut être définie comme un fait devant être pris en compte dans l'opération de délimitation, dans la mesure où il affecte les droits des Parties sur certaines zones maritimes. Bien qu'il s'agisse de catégories différentes par leur origine et par leur nom, il y a inévitablement une tendance à l'assimilation des circonstances spéciales et l'article 6 de la Convention de 1958 et des circonstances pertinentes en droit coutumier, ne serait-ce que parce que toutes deux doivent permettre d'atteindre un résultat équitable. Cela doit être particulièrement vrai dans le cas de côtes se faisant face où, comme il a été dit, la tendance du droit coutumier, de même que la teneur de l'article 6, a été de postuler que la ligne médiane aboutit prima facie à un résultat équitable.

La Cour passe ensuite à la question de savoir si les circonstances en l'espèce exigent un ajustement ou déplacement de cette ligne, compte tenu des arguments sur lesquels la Norvège se fonde pour justifier la ligne médiane et des circonstances que le Danemark invoque pour justifier la ligne des 200 milles.

La disparité des longueurs des côtes (par. 61-71)

Un premier facteur de nature géophysique, qui a tenu une place très remarquable dans l'argumentation du Danemark, qu'il s'agisse du plateau continental ou de la zone de pêche, est la disparité ou disproportion entre les longueurs des "côtes pertinentes".

Prima facie, une ligne médiane de délimitation, dans le cas de côtes qui se font face, donne une solution en général équitable, surtout lorsque lesdites côtes sont quasi parallèles. Toutefois, il existe des situations - et il s'en présente une en l'espèce - dans lesquelles le rapport existant entre la longueur des côtes pertinentes et les surfaces maritimes qu'elles génèrent par application de la méthode de l'équidistance est si disproportionné qu'il a été jugé nécessaire de tenir compte de cette circonstance pour parvenir à une solution équitable.

Compte tenu de la jurisprudence existante, la Cour arrive à la conclusion que la différence remarquable de longueur entre les côtes pertinentes en l'espèce (qui est, selon les calculs effectués, d'environ 9 pour le Groenland à 1 pour Jan Mayen) constitue une circonstance spéciale au sens du paragraphe 1 de l'article 6 de la

Convention de 1958. De même, s'agissant des zones de pêche, la Cour est d'avis que l'application de la ligne médiane aboutit à des résultats manifestement inéquitables.

Il en résulte que, à la lumière de la disparité des longueurs des côtes, la ligne médiane devrait être ajustée ou déplacée de manière à effectuer la délimitation plus près de la côte de Jan Mayen. Il convient toutefois d'indiquer clairement que la prise en compte de la disparité des longueurs des côtes ne signifie pas une application directe et mathématique du rapport entre les longueurs des façades côtières du Groenland oriental et de Jan Mayen. Les circonstances n'obligent pas davantage la Cour à accueillir la demande du Danemark selon laquelle la ligne de délimitation devrait être tracée à 200 milles des lignes de base sur la côte du Groenland oriental, délimitation qui donnerait au Danemark l'extension maximale de sa demande relative au plateau continental et à la zone de pêche. Une telle délimitation aurait pour effet de ne laisser à la Norvège que la partie résiduelle de la "zone pertinente au regard du différend sur la délimitation", telle que définie par le Danemark. La délimitation par la ligne de 200 milles calculée à partir des côtes du Groenland oriental pourrait sembler plus équitable, dans une perspective mathématique, que celle qui se fonde sur la ligne médiane, compte tenu de la disparité des longueurs des côtes, mais cela ne signifie pas qu'un tel résultat serait équitable en soi, ce qui constitue le but de toute délimitation maritime fondée sur le droit. La Cour fait observer à cet égard que la côte de Jan Mayen, tout autant que celle du Groenland oriental, génère un titre potentiel sur les espaces maritimes reconnus par le droit coutumier, c'est-à-dire en principe jusqu'à la limite de 200 milles à partir de ses lignes de base. Si la Norvège ne se voyait attribuer que la zone résiduelle qui subsiste après qu'il a été donné plein effet à la côte orientale du Groenland, cela serait totalement contraire aux droits de Jan Mayen et aussi aux exigences de l'équité.

Au stade actuel de son analyse, la Cour estime dès lors qu'il n'y a lieu de retenir ni la ligne médiane, ni la ligne de 200 milles calculée à partir des côtes du Groenland oriental dans la zone pertinente pour la délimitation du plateau continental ou de la zone de pêche. Il s'ensuit que la ligne de délimitation doit être située entre les deux lignes décrites ci-dessus, et à un emplacement tel que la solution obtenue soit justifiée par les circonstances spéciales envisagées dans la Convention sur le plateau continental de 1958, et soit équitable au regard des principes et règles du droit international coutumier. En conséquence, la Cour examine ensuite quelles autres circonstances pourraient aussi influencer sur l'emplacement de la ligne de délimitation.

L'accès aux ressources (par. 72-78)

La Cour en vient ensuite à l'examen de la question de savoir si l'accès aux ressources de la zone de chevauchement des revendications constitue un facteur pertinent pour la délimitation. Les Parties s'opposent essentiellement sur l'accès aux ressources halieutiques; la principale ressource halieutique exploitée est le capelan. La Cour examine donc s'il y a lieu de déplacer ou d'ajuster la ligne médiane, comme ligne de délimitation des zones de pêche, pour assurer un accès équitable à la ressource halieutique que constitue le capelan.

Il apparaît à la Cour que la migration saisonnière du capelan est dans l'ensemble telle qu'il est permis de la considérer, au nord de la ligne de 200 milles revendiquée par l'Islande, comme étant centrée sur la partie méridionale de la zone

de chevauchement des revendications, à peu près entre cette ligne et le 72e degré de latitude nord, et que la délimitation de la zone de pêche doit tenir compte de ce fait. Il est clair qu'aucune délimitation dans cette région ne saurait garantir à chacune des Parties la présence chaque année de quantités de capelan exploitables dans la zone qui lui est attribuée par la ligne. La Cour estime toutefois que la ligne médiane est située trop loin à l'ouest pour que le Danemark soit assuré d'une possibilité d'accès équitable au stock de capelan, puisque cette ligne attribuerait à la Norvège la totalité de la zone de chevauchement des revendications. Pour cette raison aussi, la ligne médiane doit donc être ajustée ou déplacée vers l'est. La Cour est en outre convaincue que si les glaces représentent une restriction saisonnière considérable à l'accès à ces eaux, elles n'affectent pas sensiblement l'accès aux ressources halieutiques migratoires dans la partie méridionale de la zone de chevauchement des revendications.

La population et l'économie (par. 79-80)

Le Danemark estime également pertinent au regard de la délimitation le fait qu'il existe des différences importantes entre le Groenland et Jan Mayen du point de vue de la population et des facteurs socio-économiques.

La Cour observe que l'attribution d'espaces maritimes à un territoire étatique qui, par nature, a vocation à être permanente, constitue une opération basée sur le droit et fondée sur le seul caractère côtier dudit territoire. La Cour rappelle, dans le présent différend, les observations qu'elle a eu l'occasion de formuler dans l'affaire du Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte), concernant la délimitation du plateau continental, à savoir qu'elle n'estime pas qu'une délimitation doive être influencée par la situation économique relative des deux Etats concernés, de sorte que le moins riche des deux verrait quelque peu augmentée, pour compenser son infériorité en ressources économiques, la zone de plateau continental réputée lui appartenir.

La Cour conclut donc que, dans la délimitation à opérer en l'espèce, il n'y a pas lieu de considérer que le faible peuplement de Jan Mayen ou les facteurs socio-économiques constituent des circonstances à prendre en compte.

La sécurité (par. 81)

A propos de la revendication par le Danemark d'une zone de 200 milles au large du Groenland, la Norvège a fait valoir que "le fait de tracer une ligne de délimitation plus près d'un Etat que d'un autre écarterait de manière implicite et inéquitable la possibilité pour le premier Etat de protéger des intérêts qui requièrent une protection".

Dans l'affaire Libye/Malte, la Cour était convaincue que :

"la limite qui résultera du présent arrêt ... ne sera pas proche de la côte de l'une ou l'autre Partie au point que les questions de sécurité entrent particulièrement en ligne de compte en l'espèce" (C.I.J. Recueil 1985, p. 42, par. 51).

La Cour est pareillement convaincue, en la présente affaire, en ce qui concerne la délimitation qu'elle expose ci-après.

La conduite des Parties (par. 82-86)

Le Danemark a soutenu que la conduite des Parties constitue un facteur éminemment pertinent pour choisir la méthode appropriée de délimitation lorsque cette conduite a indiqué une méthode particulière comme étant de nature à produire un résultat équitable. A cet égard, le Danemark s'appuie sur la délimitation maritime intervenue entre la Norvège et l'Islande, et sur une ligne de délimitation établie par la Norvège entre la zone économique de la Norvège continentale et la zone de protection de la pêche de l'archipel du Svalbard (île aux Ours - Bjornoya).

En ce qui concerne l'île aux Ours, ce territoire est situé dans une région sans rapport avec la zone de chevauchement des revendications à délimiter maintenant. A cet égard, la Cour observe qu'une partie à un différend ne saurait être juridiquement tenue de transposer, pour le règlement de ce différend, une solution particulière qu'elle a adoptée précédemment dans un contexte différent. Quant à la délimitation entre l'Islande et la Norvège, le droit international ne prescrit pas, en vue de parvenir à une solution équitable, d'adopter une méthode unique pour la délimitation des espaces maritimes de tous les côtés d'une île ou pour l'ensemble de la façade côtière d'un Etat particulier, plutôt que d'adopter, si les parties le souhaitent, divers systèmes de délimitation pour les différents secteurs de la côte. Par conséquent, la conduite des parties n'a dans bien des cas pas d'influence sur une telle délimitation. Ces raisons amènent la Cour à conclure que la conduite des Parties ne constitue pas un élément qui puisse exercer une influence sur l'opération de délimitation dans la présente espèce.

La définition de la ligne de délimitation (par. 87-93)

A l'issue de son examen des circonstances géophysiques et autres qui lui ont été signalées comme méritant d'entrer en ligne de compte aux fins de la délimitation du plateau continental et des zones de pêche, la Cour est arrivée à la conclusion suivante : la ligne médiane adoptée à titre provisoire comme première étape de la délimitation des deux espaces devrait être ajustée ou déplacée afin de devenir une ligne tracée de manière à attribuer au Danemark une plus grande étendue d'espaces maritimes que ne le ferait la ligne médiane. La ligne tracée par le Danemark à 200 milles marins à partir des lignes de base du Groenland oriental constituerait un ajustement excessif et produirait des effets inéquitables. Il faut donc tracer la ligne de délimitation à l'intérieur de la zone de chevauchement des revendications, entre les lignes proposées par chacune des Parties. La Cour aborde donc ensuite la question de l'emplacement précis de cette ligne.

La Cour estime qu'elle ne s'acquitterait pas complètement de son obligation de statuer sur le différend si elle ne donnait qu'une indication générale de la façon dont devrait être fixée la ligne de délimitation et s'en remettait à un accord ultérieur entre les Parties, comme la Norvège l'a instamment demandé. La Cour est convaincue qu'elle doit définir la ligne de délimitation de telle sorte que les questions qui resteraient à résoudre soient strictement des questions relatives aux techniques hydrographiques que les Parties, avec l'aide de leurs experts, peuvent certainement résoudre. La zone de chevauchement des revendications est définie en l'espèce par la ligne médiane et la ligne de 200 milles du Groenland, et ces lignes constituent toutes deux des constructions géométriques; il pourrait y avoir des divergences d'opinions au sujet de points de base, mais dès lors que les points de base sont déterminés, les deux lignes s'ensuivent automatiquement. La ligne médiane

tracée à titre provisoire comme première étape de l'opération de délimitation a été en conséquence définie par référence aux points de base indiqués par les Parties sur les côtes du Groenland et de Jan Mayen. De même, la Cour peut définir la ligne de délimitation, qu'il s'agit maintenant d'indiquer, en faisant référence à cette ligne médiane et à la ligne de 200 milles calculée par le Danemark à partir des points de base situés sur la côte du Groenland. Dès lors, la Cour procède à l'établissement d'une telle délimitation, en utilisant pour ce faire les lignes de base et les coordonnées que les Parties elles-mêmes ont jugé pouvoir employer dans leurs écritures et plaidoiries.

[Par. 91] La ligne de délimitation doit se trouver entre la ligne médiane et la ligne de 200 milles à partir des lignes de base du Groenland oriental. Partant au nord du point A, point d'intersection de ces deux lignes, elle aboutira à un point situé sur la ligne de 200 milles tracées à partir des lignes de base revendiquées par l'Islande, entre les points D (l'intersection de la ligne médiane et de la limite de 200 milles revendiquée par l'Islande) et B (l'intersection de la limite de 200 milles du Groenland et la limite de 200 milles revendiquée par l'Islande) sur le croquis No 2. Aux fins de la définition de la ligne et pour assurer de manière appropriée un accès équitable aux ressources halieutiques, la zone de chevauchement des revendications sera partagée en trois secteurs, comme suit. La ligne de 200 milles du Groenland (entre les points A et B sur le croquis No 2) s'infléchit de façon caractérisée en deux endroits, indiqués comme les points I et J sur le croquis. La ligne médiane s'infléchit de même aux points correspondants marqués K et L. Des lignes droites tracées entre les points I et K, ainsi qu'entre les points J et L, divisent donc la zone de chevauchement des revendications en trois secteurs, qui seront désignés dans l'ordre du Sud au nord comme le secteur 1, le secteur 2 et le secteur 3.

[Par. 92] Le secteur méridional, le secteur 1, correspond essentiellement à la principale zone de pêche. La Cour en conclut que les deux Parties doivent avoir un accès équitable aux ressources halieutiques de cette zone. A cette fin, il est identifié sur la ligne des 200 milles revendiquée par l'Islande entre les points B et D un point, appelé point M, équidistant de ces deux derniers, et il est tracé à partir du point M une ligne coupant la ligne reliant les points J et L en un point appelé N, de façon à diviser le secteur 1 en deux parties de superficies égales. La ligne de délimitation est indiquée sur le croquis No 2 comme la ligne reliant les points N et M. En ce qui concerne les secteurs 2 et 3, il s'agit de tirer les conclusions appropriées, dans l'application des principes équitables, du fait que les longueurs des côtes présentent une disparité marquée, comme il en a été question aux paragraphes 61 à 71. La Cour estime qu'un partage par parts égales de toute la zone de chevauchement des revendications donnerait trop de poids à cette circonstance. Tenant compte du partage par parts égales du secteur 1, elle considère que ce serait répondre aux exigences de l'équité que de procéder au partage ci-après des parties restantes de la zone de chevauchement des revendications : un point (O sur le croquis No 2) doit être déterminé sur la ligne reliant I et K de manière que la distance de I à O soit le double de la distance de O à K; la délimitation des secteurs 2 et 3 est ensuite effectuée grâce à la ligne droite reliant le point N à ce point O et à la ligne droite reliant le point O au point A.

La Cour indique les coordonnées des divers points pour l'information des Parties.

20°W

10°W

CROQUIS No.2

MER DU
GROENLAND

75°
N

75°
N

GROENLAND

Île Shannon

H

70°
N

70°
N

Scoresby Sund

G

Secteur 3

Secteur 2

Secteur 1

JAN MAYEN

M

C

B

D

L

N

J

I

K

O

E

F

DÉTROIT DU DANEMARK

Kolbeinsey

MER DE
NORVÈGE

65°
N

65°
N

ISLANDE

20°W

10°W

Annexe au Communiqué de presse No 93/14

Déclaration de M. Oda, Vice-Président

Dans sa déclaration, M. Oda explique que, la Cour ayant rendu une décision sur le fond de l'affaire bien qu'à son avis la requête était mal conçue et aurait dû être rejetée, il a voté avec la majorité parce que la ligne retenue fait partie de la gamme infinie de possibilités qui auraient pu être choisies par les Parties si elles étaient parvenues à un accord.

Déclaration de M. Evensen, juge

Dans la déclaration par laquelle il a souscrit à l'arrêt, M. Evensen souligne que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 formule un certain nombre de principes qui doivent être considérés comme des principes déterminants de droit international, bien que la Convention ne soit pas encore entrée en vigueur.

Jan Mayen doit être considéré comme une île et non comme un rocher. Le paragraphe 2 de l'article 121 de la Convention dispose qu'en principe les îles sont soumises au même régime que les "autres territoires terrestres". Il faut donc tenir compte de Jan Mayen pour la délimitation des espaces maritimes face au Groenland, une région qui a les dimensions d'un continent.

Le pouvoir discrétionnaire conféré à la Cour l'habilite à établir un système d'accès équitable aux ressources halieutiques dans la zone de chevauchement des revendications. Dans sa déclaration M. Evensen souscrit au mode proposé pour répartir les ressources en question des mers adjacentes.

Déclaration de M. Aguilar, juge

M. Aguilar a voté en faveur de l'arrêt car il souscrit aux motifs qui le soutiennent. Toutefois, il n'est pas persuadé que la ligne de délimitation tracée par la Cour aboutit à un résultat équitable. A son avis, la différence des longueurs des côtes du Groenland et de Jan Mayen est telle que le Groenland (Danemark) aurait dû se voir attribuer une proportion plus étendue de la zone en litige. Etant donné l'importance accordée à ce facteur dans l'arrêt, il aurait été logique de procéder au moins à une répartition égale des zones 1, 2 et 3.

Déclaration de M. Ranjeva, juge

M. Ranjeva a joint une déclaration à l'arrêt de la Cour en rappelant qu'il a voté en faveur du dispositif et souscrit aux motifs qui le soutiennent. Le résultat lui paraît en effet équitable. Il aurait cependant souhaité que la Cour soit plus explicite sur les raisons qui l'ont conduite à tracer la ligne de délimitation retenue. Dans l'exercice de sa compétence discrétionnaire, la Cour aurait pu en effet apporter davantage de précision sur les critères, méthodes et règles de droit appliqués. Par ailleurs, il aurait préféré que la Cour précise que c'est par rapport aux droits des parties sur leurs espaces maritimes que les circonstances spéciales ou pertinentes peuvent ou parfois doivent être prises en considération dans une opération de délimitation; il s'agit en effet de faits qui affectent les droits des Etats, tels qu'ils sont reconnus en droit positif, soit dans leur intégrité, soit

dans l'exercice des compétences y afférentes. La bonne administration de la justice et la sécurité juridique dépendent du caractère certain de la règle de droit.

En revanche, de l'avis de M. Ranjeva, si la Cour, à juste titre, n'avait pas à débattre de la portée en droit des déclarations faites par un Etat à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, elle n'aurait pas dû, compte tenu de la procédure exceptionnelle alors adoptée, prendre en considération des positions qui n'avaient qu'un caractère officieux et étaient censées n'engager personne.

Opinion individuelle de M. Oda, Vice-Président

Dans son opinion individuelle, M. Oda souligne que la Cour ne peut être dotée d'une compétence pour fixer une délimitation maritime qu'avec l'accord exprès des deux parties concernées. La requête unilatérale présentée par le Danemark aurait donc dû être rejetée. Dans ses conclusions, le Danemark suppose en outre, à tort, que la zone économique exclusive (ZEE) peut coexister avec une zone de pêche de la nature de celle qui a été totalement écartée dans la convention sur le droit de la mer de 1982. Sa demande tendant à tracer une ligne unique de délimitation ne tient pas compte du fait que le régime du plateau continental a une origine et une évolution distincte.

A cet égard, M. Oda considère que la Cour a eu tort de suivre les Parties en appliquant l'article 6 de la Convention de 1958, qui a trait à une notion dépassée du plateau continental. Ce qui s'applique aujourd'hui à la délimitation du plateau continental ou de la ZEE c'est le droit coutumier tel qu'il ressort de la Convention de 1982, qui laisse aux parties toute latitude pour aboutir à un accord sur toute ligne qu'elles choisiraient, la mention d'une "solution équitable" n'étant pas l'expression d'une règle de droit.

Une tierce partie appelée à régler un différend au sujet d'une délimitation peut soit proposer des orientations aux parties soit choisir une ligne aboutissant à une solution équitable. M. Oda estime que la Cour, en tant qu'organe judiciaire appliquant le droit international, ne peut toutefois retenir la deuxième solution que si les deux parties lui demandent de le faire. Elle n'aurait pas dû agir sur la base d'une requête qui invoque des déclarations en application de l'article 36, paragraphe 2, du Statut, puisque de telles déclarations ne confèrent une compétence que pour des différends strictement d'ordre juridique, alors qu'un acte de délimitation exige une évaluation ex aequo et bono.

M. Oda critique en outre la Cour pour avoir accordé trop d'importance à la zone de chevauchement des revendications au détriment de l'ensemble de la zone pertinente, ainsi que pour ne pas avoir donné de solides raisons pour expliquer pourquoi l'accès aux ressources halieutiques aurait dû être pris en considération pour l'établissement d'une ligne de délimitation applicable au plateau continental.

Opinion individuelle de M. Schwebel, juge

Dans son opinion individuelle, M. Schwebel soutient que l'arrêt de la Cour est discutable en ce qui concerne les trois questions suivantes :

1. Doit-on réviser le droit de la délimitation maritime pour y introduire et appliquer la justice distributive?
2. La différence de longueur entre des côtes qui se font face doit-elle déterminer l'emplacement de la ligne de délimitation?
3. Faut-il récompenser des revendications maximalistes?

Il a toutefois conclu qu'étant donné que ce qui est équitable semble aussi changeant que le climat à La Haye, les motifs d'un désaccord avec l'arrêt de la Cour font défaut.

Opinion individuelle de M. Shahabuddeen, juge

Dans son opinion individuelle, M. Shahabuddeen dit que, selon lui, l'arrêt confirme les vues de la Norvège selon lesquelles la formule de délimitation retenue dans la Convention signifie qu'à défaut d'accord et de circonstances spéciales, la ligne de séparation est la ligne médiane. Il expose les raisons pour lesquelles il a souscrit à ces vues et refuse d'accepter que la formule de la Convention ne soit assimilée à la formule du droit coutumier. Il n'est pas convaincu qu'il faille suivre l'équivalence suggérée par le tribunal arbitral franco-britannique dans sa sentence de 1977.

Il estime que la notion de prolongement naturel, considérée au sens physique, impose des limites au recours au principe de la proportionnalité. A ses yeux, si l'on s'écarte de l'aspect physique du prolongement naturel, il faut aussi assouplir ces limites.

M. Shahabuddeen indique les motifs pour lesquels il soutient que la Cour n'a pas statué ex aequo et bono. Il se demande s'il est vraiment possible de tracer une ligne unique en l'absence d'accord entre les Parties quant à l'établissement d'une telle ligne. Il reconnaît que, étant donné les éléments techniques dont la Cour dispose, il ne faut pas tracer une ligne de délimitation concrète, mais estime que, si ces éléments avaient été suffisants, la Cour aurait été compétente pour tracer cette ligne même si la Norvège y aurait été sans doute opposée.

Enfin, selon lui, lorsque les parties ne réussissent pas à s'entendre sur le tracé d'une ligne de délimitation, le différend dont ce tracé fait alors l'objet se prête à un règlement judiciaire par la voie d'une requête unilatérale présentée en application de l'article 36, paragraphe 2, du Statut de la Cour.

Opinion individuelle de M. Weeramantry, juge

Dans son opinion individuelle, M. Weeramantry souscrit à l'arrêt de la Cour et examine le rôle particulier que joue l'équité dans l'argumentation et les conclusions de la Cour. Le recours à l'équité dans le domaine de la délimitation maritime soulevant actuellement des problèmes complexes, M. Weeramantry s'attache à étudier sous plusieurs angles l'application de cette notion en l'espèce. Il examine l'importance que présentent pour l'arrêt les principes équitables, les procédures équitables, les méthodes équitables et les résultats équitables. Il souligne que, dans cet arrêt, l'équité est utilisée infra legem et non pas contra legem, ou ex aequo et bono, et il décrit les différentes voies par lesquelles la notion d'équité a

été amenée à jouer un rôle en matière de délimitation maritime. Il établit une distinction entre le recours à priori à l'équité en vue d'atteindre un résultat et le recours a posteriori, qui vise à vérifier le résultat ainsi obtenu, et il expose les différentes utilisations de l'équité et les diverses méthodes de mise en oeuvre de cette notion dans l'affaire considérée. Il analyse aussi l'arrêt à la lumière des différents éléments constitutifs d'une décision équitable.

Examinant les incertitudes que comporte le recours à l'équité en matière de délimitation maritime, M. Weeramantry s'emploie à démontrer que ces incertitudes ne sont pas une raison suffisante pour rejeter le recours à l'équité comme moyen auxiliaire, à la fois pour des délimitations concrètes (comme en l'espèce) et pour le développement général du droit de la mer.

Il considère aussi les cas particuliers où l'équité a été invoquée, dans des traités ou dans d'autres circonstances, en matière de délimitation maritime. Il conclut en examinant la notion d'équité d'un point de vue universel, montrant que l'étude des traditions d'équité dans le monde peut ouvrir de très vastes perspectives en ce qui concerne le développement du droit de la mer.

Opinion individuelle de M. Ajibola, juge

Dans son opinion individuelle, M. Ajibola, tout en souscrivant pleinement à la décision de la Cour, estime que certains aspects de l'arrêt auraient dû être développés. Il mentionne d'abord diverses questions de procédure relatives à la compétence : la Cour pouvait-elle tracer une ligne quelconque et devait-il s'agir d'une ligne unique à double fin ou de deux lignes? Ne devrait-elle rendre qu'un arrêt déclaratoire? La Cour peut-elle entreprendre une délimitation sans l'accord des Parties? Quoi qu'il en soit, dès lors que la Cour est persuadée qu'il existe un point en litige, elle doit statuer sur le fond.

Quant à la question de savoir s'il devrait y avoir une seule ligne ou deux, l'évolution du droit de la délimitation maritime et la jurisprudence pertinente étaient les conclusions de la Cour.

Qualifiant les conclusions du Danemark de revendication d'un titre plutôt que de demande tendant à une délimitation, M. Ajibola fait observer que, malgré la disparité concernant les dimensions, le titre de la Norvège à l'égard de Jan Mayen est tout aussi justifiable et reconnu en droit international.

Il examine ensuite les principes équitables en matière de délimitation maritime et aboutit à la conclusion que ceux-ci constituent les principes fondamentaux qui régissent actuellement la délimitation maritime en droit international coutumier et devraient sans doute servir de base à son développement futur.

Enfin M. Ajibola examine les notions de "circonstances spéciales" au sens de la convention de 1958 et de "circonstances pertinentes" en droit international coutumier; il conclut qu'il existe une équivalence effective entre, d'une part, la triade : accord, circonstances spéciales et équidistance et, d'autre part, celle de l'accord, des circonstances pertinentes et des principes équitables : cette dernière constituant la règle ultime en droit coutumier moderne.

Opinion dissidente de M. Fischer, juge ad hoc

M. Fischer a voté contre l'arrêt, car il considère que la solution la plus équitable aurait été de tracer une ligne de délimitation à une distance de 200 milles marins du Groenland oriental. Ses principales raisons sont exposées ci-après.

Il ne pense pas que la Cour ait suffisamment pris en considération la différence entre les côtes pertinentes du Groenland oriental (environ 524 kilomètres) et de Jan Mayen (environ 58 kilomètres). Le rapport est de plus de 9 à 1 en faveur du Groenland, alors que, pour la zone qui lui est attribuée, il est seulement de 3 à 1. En traçant la ligne de délimitation à 200 milles du Groenland, on aurait attribué aux Parties des zones entre lesquelles le rapport aurait été de 6 à 1, ce qui, selon M. Fischer, aurait été conforme au principe généralement admis de la proportionnalité.

Contrairement au point de vue adopté par la Cour, M. Fischer considère qu'on aurait dû prendre en considération la différence fondamentale qui existe entre le Groenland et Jan Mayen en ce qui concerne les structures démographiques, socio-économiques et politiques. Il a souligné que le Groenland est une société humaine viable, comptant une population de 55 000 habitants, qui est fortement tributaire de la pêche et qui est doté de l'autonomie politique, tandis que Jan Mayen n'a aucune population au sens propre du terme.

M. Fischer considère en outre que la délimitation entre l'Islande et Jan Mayen, qui respecte la zone de 200 milles de l'Islande, est importante au plus haut point pour la présente affaire. Etant donné que les facteurs pertinents dans les deux cas sont très semblables, il aurait été juste et équitable de tracer la ligne de délimitation en l'espèce de manière analogue à celle qui existe entre l'Islande et Jan Mayen.

Il est opposé à la méthode consistant à tracer une ligne médiane à titre provisoire. La pratique judiciaire est, à son avis, ambiguë, et une telle méthode ne saurait être déduite de l'article 6 de la Convention sur le plateau continental, adoptée en 1958.

Enfin, M. Fischer considère comme artificielle et sans fondement en droit international la méthode qui consiste à diviser la zone de chevauchement des revendications en trois secteurs et à diviser chacun de ces derniers selon des critères différents.

C. Publications du Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer destinées à la vente

1. Le droit de la mer : texte officiel de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de ses annexes accompagné d'un index. Acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Précédés de plusieurs textes relatifs à la Convention et à la Conférence. 1983. 12,95 dollars.
Numéro de vente : F.83.V.5 (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe).
2. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/1). 1985. 12 dollars.
Numéro de vente : E.85.V.2 (anglais seulement).
3. Le droit de la mer : état de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1985. 8 dollars.
Numéro de vente : F.85.V.5 (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe).
4. Le droit de la mer : répertoire général des documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. 1985. 19,50 dollars.
Numéro de vente : F.85.V.9 (anglais, espagnol et français).
5. The law of the sea: national legislation on the exclusive economic zone, the economic zone and the exclusive fishery zones. 1986. 35 dollars.
Numéro de vente : E.85.V.10 (anglais seulement).
6. Le droit de la mer : traités multilatéraux relatifs au droit de la mer. 1985. 14,50 dollars.
Numéro de vente : F.85.V.11 (anglais, espagnol et français).
7. Le droit de la mer : pollution par immersion. Travaux préparatoires concernant le paragraphe 1 5) de l'article premier et les articles 210 et 216 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1985. 11,50 dollars.
Numéro de vente : F.85.V.12 (anglais, espagnol et français).
8. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/2). 1986. 11,50 dollars.
Numéro de vente : E.87.V.2 (anglais seulement).
9. Le droit de la mer : évolution récente de la pratique des Etats. No I. 1987. 23 dollars.
Numéro de vente : F.87.V.3 (anglais, espagnol et français).
10. Le droit de la mer : droits d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de transit. Historique de la partie X, articles 124 à 132 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1987. 19 dollars.
Numéro de vente : F.87.V.5 (anglais, espagnol et français).
11. Le droit de la mer : régime des îles : travaux préparatoires concernant la Partie VIII (article 121) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1988. 13,50 dollars.
Numéro de vente : F.87.V.11 (anglais, espagnol et français).

12. Le droit de la mer : les accords de délimitation des frontières maritimes (1970-1984). 1987. 38 dollars.
Numéro de vente : F.87.V.12 (anglais, espagnol et français).
13. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/3). 1987. 9,50 dollars.
Numéro de vente : E.88.V.2 (anglais seulement).
14. Le droit de la mer : lignes de base : examen des dispositions relatives aux lignes de base dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1989. 8,50 dollars.
Numéro de vente : F.88.V.5 (anglais, arabe, espagnol et français).
15. Le droit de la mer : la navigation en haute mer : genèse de la section 1 (articles 87, 89, 90 à 94 et 96 à 98) de la Partie VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1989. 12 dollars.
Numéro de vente : F.89.V.2 (anglais, espagnol et français).
16. The law of the sea: a select bibliography-1988 (LOS/LIB/4). 1988. 11 dollars.
Numéro de vente : E.89.V.3 (anglais seulement).
17. Le droit de la mer : législations nationales concernant le plateau continental. 1989. 30 dollars.
Numéro de vente : F.89.V.5 (anglais, espagnol et français).
18. Le droit de la mer : évolution récente de la pratique des Etats. No II. 1989. 23 dollars.
Numéro de vente : F.89.V.7 (anglais, espagnol et français).
19. Le droit de la mer : législation et règlements adoptés par les Etats et documents complémentaires sur la recherche scientifique marine dans les zones relevant de la juridiction nationale. 1989. 32 dollars.
Numéro de vente : F.89.V.9 (anglais, espagnol et français).
20. The law of the sea: baselines: national legislation with illustrative maps. 1989. 42 dollars.
Numéro de vente : F.89.V.10 (anglais, espagnol et français)
(Cette compilation est le complément du point 14, intitulé : Lignes de base : examen des dispositions relatives aux lignes de base dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1989).
21. Le droit de la mer : Etats archipels - Genèse de la Partie IV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1990. 17,50 dollars.
Numéro de vente : F.90.V.2 (anglais, espagnol, français)
22. The law of the sea : protection and preservation of the marine environment. Repertory of international agreements relating to sections 5 et 6 of Part XII of the United Nations Convention on the Law of the Sea. 1990. 12 dollars.
Numéro de vente : F.90.V.3 (anglais, espagnol et français)
23. The law of the sea: a select bibliography-1989 (LOS/LIB/5). 1989. 11 dollars.
Numéro de vente : E.90.V.8 (anglais seulement).

24. The law of the sea: a select bibliography-1990 (LOS/LIB/6). 1990.
12 dollars.
Numéro de vente : E.91.V.2 (anglais seulement).
25. The law of the sea: marine scientific research. A guide to the implementation of the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea. 1991. 12 dollars
Numéro de vente : F.91.V.3 (anglais, arabe, espagnol et français)
26. The law of the sea: a select bibliography, 1968-1988 - Two decades of law-making, State practice and doctrine. 1991. 25 dollars.
Numéro de vente : E/F.91.V.7 (bilingue : anglais-français).
27. The law of the sea: maritime boundary agreements (1942-1969). 1991.
Cartes. 25 dollars.
Numéro de vente : F.91.V.11 (anglais, espagnol et français).
28. The law of the sea: Preparatory Commission for the International Seabed Authority and for the International Tribunal for the Law of the Sea - Documents. Volume I. (Première session, 1983). 1991. 60 dollars.
Numéro de vente : E.91.V.10 (anglais).
29. Le droit de la mer : détroits servant à la navigation internationale - Genève de la partie III de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer - volume I. 1992. 20 dollars.
Numéro de vente : F.91.V.14 (anglais, espagnol et français).
30. Le droit de la mer : Revendications d'extension de la juridiction nationale à des zones maritimes - Extraits de textes législatifs et tableau des revendications. 1992. 19,50 dollars.
Numéro de vente : F.91.V.15 (anglais, espagnol et français).
31. Le droit de la mer : les accords de délimitation des frontières maritimes (1985-1991). 1992. Cartes. 15 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.2 (anglais, espagnol et français).
32. Le droit de la mer : pratique des Etats archipels. 1992. 32 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.3 (anglais, espagnol et français).
33. The law of the sea: a select bibliography-1991 (LOS/LIB/7). 1991.
15 dollars.
Numéro de vente : E.92.V.6 (anglais seulement).
34. Le droit de la mer : la zone économique exclusive - Genèse des articles 56, 58 et 59 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1992.
15 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.8 (anglais, espagnol et français).
35. Le droit de la mer : Le régime de la pêche en haute mer : situation actuelle et perspectives. 1992. 10 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.12 (anglais, espagnol et français).

36. Le droit de la mer : Evolution récente de la pratique des Etats (No III).
1992. 45 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.13 (anglais, espagnol et français).
37. Le droit de la mer : détroits servant à la navigation internationale - genèse
de la partie III de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
Vol. II. 1992. 25 dollars.
Numéro de vente : F.92.V.14 (anglais, espagnol et français).
- 38.* Annual review of ocean affairs: law and policy, main documents, 1985-1987.
Vol. I et II. 1989. 185 dollars (anglais seulement). Publication
annuelle. Documents rassemblés et édités par le Bureau des affaires
maritimes et du droit de la mer des Nations Unies.
- 39.* Annual review of ocean affairs: law and policy, main documents, 1988.
Vol. III. 1990. 92,50 dollars (anglais seulement). Publication annuelle.
Documents rassemblés et édités par le Bureau des affaires maritimes et du
droit de la mer des Nations Unies.
40. The law of the sea: Annual Review of Ocean Affairs : Law and Policy, Main
Document 1989-1993. 75 dollars. Annual. Y compris un index.
Numéro de vente : E.93.V.5 (anglais seulement).
41. The law of the sea: national legislation on the exclusive economic zone.
1993. 45 dollars.
Numéro de vente : E.93.V.10 (anglais seulement).
42. The law of the sea: a select bibliography-1992 (LOS/LIB/8). 1992.
15 dollars.
Numéro de vente : E.93.V.12 (anglais seulement).
43. The law of the sea: Preparatory Commission for the International Seabed
Authority and for the International Tribunal for the Law of the Sea.
Documents. Volume II (deuxième session, 1984). 1993.

Note : Toutes les publications énumérées ci-dessus peuvent être commandées
directement à l'adresse suivante : Publications des Nations Unies, Bureau
DC2-0853, New York, N.Y. 10017 (Etats-Unis), Téléphone : (212) 963-8302 et
(800) 253-9646. Télécopieur : (212) 963-3489.

* Les volumes I à III de l'Annual Review of Ocean Affairs : Law and Policy,
Main Documents (années 1985 à 1988) peuvent être commandés à l'adresse
suivante : UNIFO Publishers, Inc., P.O. Box 3858, Sarasota, Florida 34230
(Etats-Unis).

D. Rectificatif au Bulletin No 23 de juin 1993

Page 64

Tableau des revendications relatives aux zones maritimes, dans la colonne "Plateau continental", en face de "Belgique" remplacer "jusqu'à la ligne médiane avec les Etats lui faisant face ou adjacents" par :

"Délimitation avec les Etats lui faisant face ou adjacents conformément à l'article 83 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Accords conclus avec la France le 8 octobre 1980 et avec le Royaume-Uni le 29 mai 1991)."

Page 70

Tableau des revendications relatives aux zones maritimes, dans la colonne "Zone de pêche", en face de "Turquie" ajouter le texte suivant :

"La Turquie ne revendique pas de zone de 12 milles. La loi No 2674 relative à la mer territoriale de la République turque ne contient aucune référence à une zone de pêche. Note verbale No 3315/1866, du 11 octobre 1993."
