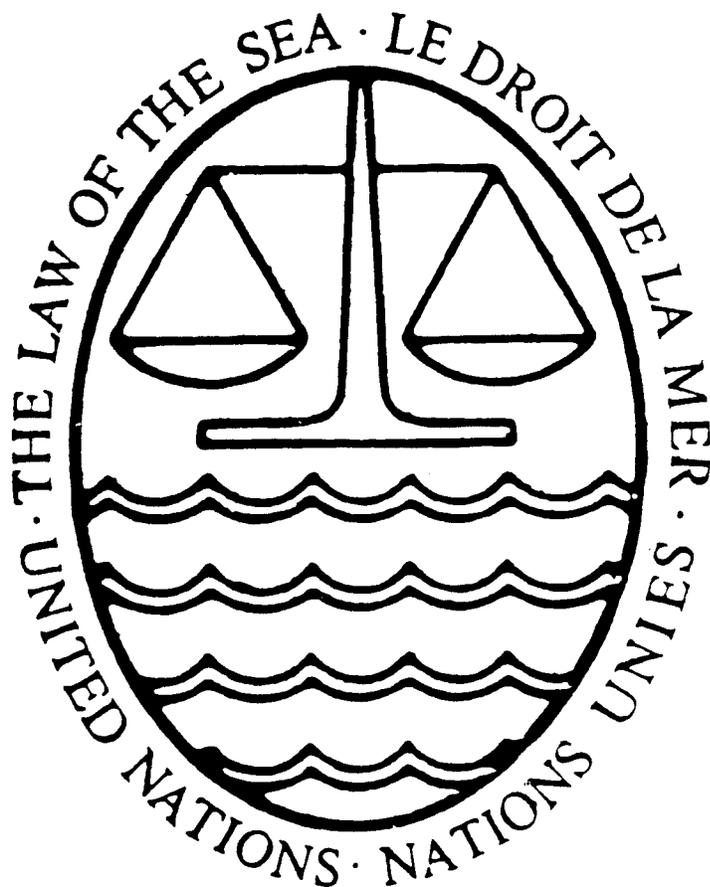


BULLETIN
DU DROIT DE LA MER

No 7

AVRIL 1986



BUREAU DU REPRESENTANT SPECIAL DU
SECRETARE GENERAL POUR LE DROIT DE LA MER

La publication dans le Bulletin de renseignements sur les faits
nouveaux intéressant le droit de la mer qui découlent des
mesures et décisions prises par les Etats n'implique
aucune reconnaissance, de la part de l'Organisation
des Nations Unies, de la validité des mesures
et décisions en question

L'Organisation souhaiterait qu'en cas de reproduction,
intégrale ou partielle, des données figurant dans
le Bulletin, il soit fait mention de la source

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
I. ETAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	1
A. Liste des Etats et entités ayant signé ou ratifié, au 30 avril 1986, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Acte final	1
B. Déclarations faites lors de la ratification de la Convention : République-Unie de Tanzanie	8
C. Objection aux déclarations : Bulgarie	8
II. INFORMATIONS D'ORDRE JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIE SUR LE DROIT DE LA MER	10
A. Textes législatifs récemment adoptés par les Etats et communiqués par les gouvernements	10
1. République fédérale d'Allemagne	10
<u>Annexes</u>	
I. Avis No 85-574 relatif à l'extension de la mer territoriale dans la mer du Nord et aux dispositions applicables en sus de celles du règlement de 1972 pour prévenir les abordages	11
II. Avis No 86-1224	14
<u>Appendice.</u> Annexe à l'avis No 85-1224 : Extraits du Règlement concernant la navigation dans les voies navigables (<u>Seeschiffahrtstrassen-Ordnung</u>)	17
III. Carte marine No 50	22
2. Guinée-Bissau	23
Loi No 2/85 du 17 mai 1985	23
Loi No 3/85 du 17 mai 1985	23
3. Indonésie	25
Loi No 5 de 1983 sur la zone économique exclusive indonésienne, 18 octobre 1983	25
Annexe. Explication de la loi No 5 de 1983	32
4. Madagascar	40
Ordonnance No 85-013 du 16 septembre 1985 fixant les limites des zones maritimes (mer territoriale, plateau continental et zone économique exclusive) de la République démocratique de Madagascar	40

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Pages</u>
5. Mexique	
Exposé des motifs présenté par le Président de la République	43
Décret. Loi fédérale de la mer	50
6. Pays-Bas	62
Loi (<u>Rijkswet</u>) du 9 janvier 1985, relative à (l'extension de) la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises ...	62
7. Sénégal	66
Loi No 85-14 du 25 février 1985 portant délimitation de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental	66
8. Etats-Unis d'Amérique	67
Note datée du 13 janvier 1986, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par la Mission des Etats-Unis auprès de l'Organisation des Nations Unies	67
Annexe. Avis paru au <u>Federal Register</u>	69
B. Traités	80
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires	80
C. Déclarations faites par les Etats	101
1. Déclaration du Chili	101
2. Déclaration de l'Equateur	102
3. Déclaration de la Thaïlande	103
D. Décision judiciaire	104
Demande en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en l'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), 10 décembre 1985 de la Cour internationale de Justice	104
E. Résolutions pertinentes des Nations Unies récemment adoptées	117
1. Résolution 40/63 de l'Assemblée générale relative au droit de la mer, en date du 25 février 1986	117

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Pages</u>
2. Résolution A 584 (14) de l'Assemblée générale de l'Organisation maritime internationale, en date du 20 novembre 1985, sur les mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages	120
3. Résolution 1985/75 du Conseil économique et social en date du 26 juillet 1985 sur les aspects économiques et techniques des affaires de la mer	121
III. AUTRES INFORMATIONS	123
A. Index du contenu des bulletins Nos 1 à 7	123
B. Publications des Nations Unies destinées à la vente établies par le Bureau du Représentant spécial du Secrétaire général pour le droit de la mer	131

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

A. LISTE DES ETATS ET ENTITES AYANT SIGNE OU RATIFIE, AU
30 AVRIL 1986, LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE
DROIT DE LA MER ET L'ACTE FINAL

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>a/</u>	CONVENTION RATIFIEE LE
Afghanistan		18/3/83	
Afrique du Sud <u>b/</u>		5/12/84	
Albanie			
Algérie <u>b/</u>	X	X	
Allemagne, République fédéral d'	X		
Angola <u>b/</u>	X	X	
Antigua-et-Barbuda		7/2/83	
Arabie saoudite		7/12/84	
Argentine <u>b/</u>		5/10/84	
Australie	X	X	
Autriche	X	X	
Bahamas	X	X	29/7/83
Bahreïn	X	X	30/5/85
Bangladesh	X	X	
Barbade	X	X	
Belgique <u>b/</u>	X	5/12/84	
Belize	X	X	13/8/83
Bénin	X	30/8/83	
Bhoutan	X	X	
Birmanie	X	X	
Bolivie <u>b/</u>		27/11/84	
Botswana	X	5/12/84	
Brésil <u>b/</u>	X	X	
Brunéi Darussalam <u>c/</u>		5/12/84	
Bulgarie	X	X	
Burkina Faso <u>d/</u>	X	X	
Burundi	X	X	
Cameroun	X	X	19/11/85
Canada	X	X	
Cap-Vert <u>b/</u>	X	X	

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>1</u> /	CONVENTION RATIFIEE LE
Chili <u>b</u> /	X	X	
Chine	X	X	
Chypre	X	X	
Colombie	X	X	
Comores		6/12/84	
Congo	X	X	
Costa Rica <u>b</u> /	X	X	
Côte d'Ivoire	X	X	26/3/84
Cuba <u>b</u> / <u>e</u> /	X	X	15/8/84
Danemark	X	X	
Djibouti	X	X	
Dominique		28/3/83	
Egypte <u>e</u> /	X	X	26/8/83
El Salvador		5/12/84	
Emirats arabes unis	X	X	
Equateur	X		
Espagne <u>b</u> /	X	4/12/84	
Etats-Unis d'Amérique	X		
Ethiopie	X	X	
Fidji	X	X	10/12/82
Finlande <u>b</u> /	X	X	
France <u>b</u> /	X	X	
Gabon	X	X	
Gambie	X	X	22/5/84
Ghana	X	X	7/6/83
Grèce <u>b</u> /	X	X	
Grenade	X	X	
Guatemala		8/7/83	
Guinée <u>b</u> /		4/10/84	6/9/85
Guinée-Bissau	X	X	
Guinée équatoriale	X	30/1/84	
Guyana	X	X	
Haïti	X	X	
Honduras	X	X	
Hongrie	X	X	

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>1</u> /	CONVENTION RATIFIEE LE
Iles Salomon	X	X	
Inde	X	X	
Indonésie	X	X	3/2/86
Iran (République islamique d') <u>b</u> /	X	X	
Iraq <u>b</u> /	X	X	30/7/85
Irlande	X	X	
Islande <u>e</u> /	X	X	21/6/85
Israël	X		
Italie <u>b</u> /	X	7/12/84	
Jamahiriya arabe libyenne	X	3/12/84	
Jamaïque	X	X	21/3/83
Japon	X	7/2/83	
Jordanie	X		
Kampuchea démocratique		1/7/83	
Kenya	X	X	
Kiribati			
Koweït	X	X	
Lesotho	X	X	
Liban		7/12/84	
Libéria	X	X	
Liechtenstein		30/11/84	
Luxembourg <u>b</u> /	X	5/12/84	
Madagascar		25/2/83	
Malaisie	X	X	
Malawi		7/12/84	
Maldives	X	X	
Mali <u>b</u> /		19/10/83	16/7/85
Malte	X	X	
Maroc	X	X	
Maurice	X	X	
Mauritanie	X	X	
Mexique	X	X	18/3/83
Monaco	X	X	
Mongolie	X	X	
Mozambique	X	X	

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>1</u> /	CONVENTION RATIFIEE LE
Nauru	X	X	
Népal	X	X	
Nicaragua <u>b</u> /		9/12/84	
Niger	X	X	
Nigéria	X	X	
Norvège	X	X	
Nouvelle-Zélande	X	X	
Oman <u>b</u> /	X	1/7/83	
Ouganda	X	X	
Pakistan	X	X	
Panama	X	X	
Papouasie-Nouvelle-Guinée	X	X	
Paraguay	X	X	
Pays-Bas	X	X	
Pérou	X		
Philippines <u>b</u> / <u>e</u> /	X	X	8/5/84
Pologne	X	X	
Portugal	X	X	
Qatar <u>b</u> /		27/11/84	
République arabe syrienne			
République centrafricaine		4/12/84	
République de Corée	X	14/3/83	
République démocratique allemande <u>b</u> /	X	X	
République démocratique populaire lao	X	X	
République dominicaine	X	X	
République fédérale d'Allemagne	X		
République populaire démocratique de Corée	X	X	
RSS de Biélorussie <u>b</u> /	X	X	
RSS d'Ukraine <u>b</u> /	X	X	
République-Unie de Tanzanie <u>e</u> /	X	X	30/9/85

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>1</u> /	CONVENTION RATIFIEE LE
Roumanie <u>b</u> /	X	X	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	X		
Rwanda	X	X	
Saint-Christophe-et-Nevis <u>f</u> /		7/12/84	
Sainte-Lucie	X	X	27/3/85
Saint-Marin			
Saint-Siège	X		
Saint-Vincent-et-Grenadines	X	X	
Samoa	X	28/9/84	
Sao Tomé-et-Principe <u>b</u> /		13/7/83	
Sénégal	X	X	25/10/84
Seychelles	X	X	
Sierra Leone	X	X	
Singapour	X	X	
Somalie	X	X	
Soudan <u>b</u> /	X	X	23/1/85
Sri Lanka	X	X	
Suède <u>b</u> /	X	X	
Suisse	X	17/10/84	
Suriname	X	X	
Swaziland		18/1/84	
Tchad	X	X	
Tchécoslovaquie	X	X	
Thaïlande	X	X	
Togo	X	X	16/4/85
Tonga			
Trinité-et-Tobago	X	X	25/4/86
Tunisie <u>e</u> /	X	X	24/4/85
Turquie			
Tuvalu	X	X	
Union des Républiques socialistes soviétiques <u>b</u> /	X	X	
Uruguay <u>b</u> /	X	X	
Vanuatu	X	X	
Venezuela	X		
Viet Nam	X	X	

ETATS	ACTE FINAL SIGNE LE	CONVENTION SIGNEE LE <u>1/</u>	CONVENTION RATIFIEE LE
Yémen <u>b/</u>	X	X	
Yémen démocratique	X	X	
Yougoslavie	X	X	
Zaïre	X	22/8/83	
Zambie	X	X	7/3/83
zimbabwe	X	X	
Total, Etats	<u>140</u>	<u>155</u>	<u>26</u>

AUTRES ENTITES

(conformément aux alinéas b),
c), d), e) et f) du
paragraphe 1 de l'article 305)

Communauté économique européenne <u>b/</u>	X	7/12/84	
Etats associés des Indes occidentales			
Iles Cook	X	X	
Namibie (Conseil des Nations Unies pour la)	X	X	18/4/83
Nioué		5/12/84	
Territoire sous tutelle des Iles du Pacifique	X		
TOTAL, ETATS ET AUTRES ENTITES	<u>144</u>	<u>159</u>	<u>27</u>

AUTRES ENTITES QUI ONT SIGNE L'ACTE FINAL DE LA CONFERENCE

African National Congress d'Afrique du Sud
Antilles néerlandaises
Organisation de libération de la Palestine
Pan Africanist Congress of Azania
South West Africa People's Organization

Notes

a/ Les Etats qui ont signé la Convention le 10 décembre 1982 sont indiqués par un X. Ceux qui l'ont signée à une date ultérieure sont indiqués par cette date.

b/ Etats qui ont fait des déclarations au moment de la signature de la Convention.

c/ Est devenu Membre de l'Organisation des Nations Unies le 18 septembre 1984.

d/ Anciennement Haute-Volta

e/ Etats qui ont fait des déclarations au moment de la ratification de la Convention.

f/ Est devenu Membre de l'Organisation des Nations Unies le 23 septembre 1983.

B. DECLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION DE LA CONVENTION

REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

[Original : anglais]

Conformément à l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la République-Unie de Tanzanie déclare qu'elle a choisi le Tribunal international du droit de la mer pour le règlement des différends relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention.

C. OBJECTION AUX DECLARATIONS

OBJECTION FAITE PAR LA BULGARIE A L'INTERPRETATION DE LA CONVENTION CONSIGNEE PAR LES PHILIPPINES AU MOMENT DE LA SIGNATURE DE LA CONVENTION ET CONFIRMEE LORS DE SA RATIFICATION

Le 17 septembre 1985, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement bulgare l'objection suivante à l'interprétation de la Convention qu'ont fait consigner les Philippines :

[Original : anglais]

La République populaire de Bulgarie est gravement préoccupée par le fait qu'un certain nombre d'Etats, lorsqu'ils ont signé ou ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ont formulé des réserves qui sont incompatibles avec la Convention proprement dite ou adopté une législation nationale qui exclut ou modifie l'effet juridique des dispositions de la Convention dans leur application à ces Etats. De telles mesures contreviennent aux dispositions de l'article 310 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et sont contraires aux règles du droit international coutumier et à la disposition explicite de l'article 18 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Une telle tendance sape le but et l'objet de la Convention sur le droit de la mer qui établit un régime universel et uniforme pour l'utilisation des océans et des mers et de leurs ressources. Dans la note verbale que le Ministre des affaires étrangères de la République populaire de Bulgarie a adressée à l'ambassade des Philippines à Belgrade, dont une copie est jointe (voir annexe), le Gouvernement bulgare a rejeté comme étant dépourvue de toute valeur juridique la déclaration faite par les Philippines au moment de la signature de la Convention et confirmée lors de sa ratification.

La République populaire de Bulgarie s'opposera de même à l'avenir à toute tentative visant à modifier unilatéralement le régime juridique établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

ANNEXE

Note verbale datée du 3 mai 1985, adressée à l'ambassade des Philippines à Belgrade par le Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Bulgarie

Le Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Bulgarie présente ses compliments à l'ambassade des Philippines à Belgrade et, s'agissant de la notification dépositaire C.N.104.1984. TREATIES-3 du 22 mai 1984, (qui a été distribuée) par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies et qui concerne la ratification par le Gouvernement philippin de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, a l'honneur de l'informer de ce qui suit :

La République populaire de Bulgarie considère que les paragraphes 6 et 7 de la déclaration faite par les Philippines au moment de la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et confirmée lors de sa ratification contiennent en substance des réserves et des exceptions à la Convention qui sont inadmissibles en vertu de l'article 309 de la Convention. Cette déclaration contrevient également aux dispositions de l'article 310 de la Convention qui prévoit qu'un Etat ne peut faire de déclarations qu'"à condition que ces déclarations ne visent pas à exclure ou à modifier l'effet juridique des dispositions de la Convention dans leur application à cet Etat".

Au paragraphe 6 de leur déclaration, les Philippines affirment que "le concept des eaux archipélagiques est semblable à celui des eaux intérieures aux termes de la Constitution des Philippines et exclut les détroits reliant ces eaux avec la zone économique exclusive ou avec la haute mer de l'application des dispositions concernant le droit de passage des navires étrangers pour la navigation internationale". Une telle interprétation du régime juridique des eaux archipélagiques contrevient aux dispositions de la partie IV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les Philippines soulignent notamment à plusieurs reprises que bien qu'ayant ratifié la Convention, elles continueront d'être guidées pour les questions relatives au droit de la mer par leur législation nationale qui assimile le régime juridique des eaux archipélagiques à celui des eaux intérieures. Ainsi, les Philippines non seulement n'harmonisent pas leur législation avec la Convention, mais elles refusent également de s'acquitter de l'une des obligations fondamentales qui leur incombent en vertu de la Convention, à savoir respecter le régime des eaux archipélagiques qui prévoit que les navires étrangers jouissent du droit de passage archipélagique dans ces eaux et les aéronefs du droit de survol de ces eaux.

Eu égard à ce qui précède, la République populaire de Bulgarie ne peut reconnaître aucune légalité à la déclaration faite par les Philippines et elle la considère comme dépourvue de tout effet juridique du fait qu'elle contrevient aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les navires et aéronefs bulgares respecteront le régime de survol et de passage archipélagique tel qu'il est défini dans la partie IV de la Convention.

Le Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Bulgarie saisit cette occasion pour renouveler à l'ambassade des Philippines à Belgrade les assurances de sa très haute considération.

II. INFORMATIONS D'ORDRE JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION
DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

A. TEXTES LEGISLATIFS RECEMMENT ADOPTES PAR LES ETATS
ET COMMUNIQUES PAR LES GOUVERNEMENTS

1. REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

[Original : anglais]

La Mission permanente de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressé au représentant spécial du Secrétaire général pour le droit de la mer une note datée du 11 octobre 1985 dont le texte était le suivant :

J'ai l'honneur de porter à votre attention le décret du Gouvernement fédéral portant extension de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne dans la mer du Nord afin de prévenir les accidents de pétroliers dans la Baie allemande, promulgué le 12 novembre 1984 (Journal officiel de la République fédérale I, p. 1366). Ce décret ainsi que la sixième ordonnance portant modification du règlement concernant la navigation dans les voies navigables, en date du 9 janvier 1985 (Journal officiel de la République fédérale I, p. 38), sont entrés en vigueur le 16 mars 1985.

Le décret du 12 novembre 1984 a été publié en tant qu'avis No 85-574 dans le supplément à la livraison No 4/185 des "Avis aux navigateurs". La sixième ordonnance du 9 janvier 1985 a été publiée en tant qu'avis No 85-1224 dans le supplément à la livraison No 10/1985 des "Avis aux navigateurs". Des exemplaires de ces deux avis, ainsi que leur traduction officieuse et un exemplaire de la carte marine No 50, sont joints pour référence (voir les annexes I à III).

L'avis No 70-1184 concernant les lignes de base servant à mesurer la mer territoriale dans la mer du Nord, publié le 28 janvier 1970 dans les "Avis aux navigateurs", n'est plus valable dans la mesure où il annonce une largeur uniforme de la mer territoriale de trois milles marins. Ceci mis à part, l'avis No 70-1184 contient des renseignements de base sur les cartes marines de la République fédérale d'Allemagne qui demeurent pertinents. L'attention est cependant appelée sur le fait que les cartes marines qui n'ont pas été mises à jour ne conviennent plus pour la navigation.

L'avis No 78-3240 concernant les lignes de base droites dans la mer Baltique, publié dans la livraison No 32 des "Avis aux navigateurs", reste pleinement en vigueur.

ANNEXE I

Avis No 85-574 relatif à l'extension de la mer territoriale dans la mer du Nord et aux dispositions applicables en sus de celles du règlement de 1972 pour prévenir les abordages

1. Le présent avis a pour objet de porter à la connaissance des navigateurs le décret du Gouvernement fédéral portant extension de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne dans la mer du Nord afin de prévenir les accidents de pétroliers dans la Baie allemande promulgué le 12 novembre 1984 (Journal officiel de la République fédérale I, p. 1366) :

"La mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne est étendue dans la mer du Nord afin de permettre la prise de mesures appropriées pour prévenir les accidents de pétroliers et la pollution des eaux et de la côte de la Baie allemande par les hydrocarbures. Les limites extérieures de la zone d'extension de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne sont définies comme suit (coordonnées du système géodésique "européen compensé" :

A l'ouest, une ligne formée par le méridien de 7° 24' 36" de longitude E délimitée, d'un côté, par le point d'intersection de ce méridien et de la limite actuelle de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne d'une largeur de trois milles marins, situé au nord-ouest de Langeoog par 57° 47' 38" de latitude N et, de l'autre côté, par le point le plus septentrional de la zone de mouillage en eau profonde, situé par 54° 08' 11" de latitude N et 7° 24' 36" de longitude E.

Au nord, une tangente allant du dernier point susmentionné à un point situé sur la limite circulaire actuelle de la mer territoriale au nord-ouest de Heligoland par 54° 14' 26" de latitude N et 7° 49' 50" de longitude E; à partir de ce point, la limite septentrionale actuelle de la mer territoriale au large de Heligoland jusqu'à un point situé au nord-est de Heligoland par 54° 13' 36" de latitude N et 7° 58' 57" de longitude E, où la tangente tracée à partir d'un point situé sur la limite actuelle de la mer territoriale au large de l'estuaire de l'Elbe par 54° 01' 11" de latitude N et 8° 18' 40" de longitude E touche la limite circulaire actuelle de la mer territoriale au nord-est de Heligoland.

La dernière tangente mentionnée constitue la limite orientale de la zone d'extension de la mer territoriale."

Le décret ci-dessus entrera en vigueur le 6 mars 1985.

2. Dès l'entrée en vigueur du décret, tous les textes législatifs de la République fédérale d'Allemagne, y compris le Code pénal et les lois de la Fédération et des Länder côtiers sur la gestion des eaux, seront appliqués dans la zone d'extension comme ils étaient appliqués jusqu'alors dans la zone d'une largeur de trois milles marins.

La sixième ordonnance portant modification du règlement concernant la navigation dans les voies navigables, en date du 9 janvier 1985, (Journal officiel de la République fédérale I, p. 38) entrera en vigueur en même temps que le décret portant extension de la mer territoriale. Aux termes de cette ordonnance, seules certaines dispositions du règlement concernant la navigation dans les voies navigables seront applicables aux navires naviguant dans la zone d'extension de la

mer territoriale, c'est-à-dire la zone située entre l'ancienne et la nouvelle limite extérieure de la mer territoriale. Le règlement concernant la navigation dans les voies navigables continuera néanmoins à s'appliquer sans restrictions dans la mer territoriale traditionnelle (la zone d'une largeur de trois milles marins) autour de l'île de Heligoland.

Seules les dispositions ci-après du règlement concernant la navigation dans les voies navigables s'appliqueront, en sus du règlement de 1972 pour prévenir les abordages, dans la zone d'extension de la mer territoriale* :

- Article 3 (Principes généraux concernant la conduite à tenir dans le trafic)
- Article 4 (Responsabilité)
- Article 7 (1) (Navires affectés à un service public)
- Article 14 (Signaux que doivent montrer les navires transportant certaines marchandises dangereuses)
- Article 32 (5) (Mouillage dans les rades)
- Article 55 (Compétences des autorités de police fluviale et maritime)
- Article 56 (Règlements ad hoc pris par les autorités de police maritime)
- Article 58 (Rapports aux autorités de police maritime)
- Article 59 (Dispenses)
- Article 60 (Publication d'avis et d'arrêtés par les autorités de police maritime)
- Article 61 (Infractions administratives [Dispositions concernant les amendes administratives])

Outre les dispositions susmentionnées, s'appliquera également une nouvelle disposition [art. 24 a)] faisant obligation aux navires naviguant dans la zone en question d'éviter de gêner le passage des navires handicapés par leur tirant d'eau. Le texte de cette disposition est le suivant :

"Article 24 a) - Obligation des navires naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale dans la Baie allemande d'éviter de gêner le passage des navires handicapés par leur tirant d'eau.

* Une traduction officieuse en anglais de ces dispositions sera publiée en même temps qu'un rappel du présent avis.

Nonobstant les dispositions de l'article 18 d) du règlement pour prévenir les abordages, tout navire, autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale dans la Baie allemande doit, quelles que soient les circonstances, éviter de gêner le passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau et entreprendre les manoeuvres nécessaires à cet effet largement à l'avance. La présente disposition s'applique en particulier à tout navire approchant un navire handicapé par son tirant d'eau de sorte qu'il y a risque d'abordage."

Cette disposition a pour objet de souligner que, nonobstant l'article 18 d) du règlement de 1972 pour prévenir les abordages, le passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau (montrant les signaux prévus à la règle 28 du règlement pour prévenir les abordages) naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale dans la Baie allemande ne doit pas être gêné, quelles que soient les circonstances. Sur ce point, les directives 3 et 7 du Recueil de directives pour l'application uniforme de certaines règles du règlement de 1972 pour prévenir les abordages (MSC/Circ.320) ne s'appliquent pas dans cette zone; c'est-à-dire qu'aucun navire handicapé par son tirant d'eau ne doit être considéré comme un navire non privilégié.

L'entrée en vigueur le 16 mars 1985 du décret portant extension de la mer territoriale ainsi que la sixième ordonnance portant modification du règlement concernant la navigation dans les voies navigables sera annoncée dans un nouvel avis.

ANNEXE II

Avis No 86-1224

De l'extension de la mer territoriale de la République fédérale
d'Allemagne dans la Baie allemande

Des dispositions applicables en sus du règlement de 1972 pour
prévenir les abordages

De l'entrée en vigueur imminente du décret du 12 novembre 1984 et de
l'ordonnance du 9 janvier 1985

Du mouillage en eau profonde

Du système de rapports obligatoires

De l'avis commun des directions des voies navigables et des affaires
maritimes du nord et du nord-ouest

Voir l'avis No 85-574 publié dans le supplément à la livraison No 4/1985 des "Avis aux navigateurs".

Le décret du Gouvernement fédéral portant extension de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne dans la mer du Nord afin de prévenir les accidents de pétroliers dans la Baie allemande, promulgué le 12 novembre 1984 (Journal officiel de la République fédérale I, p. 1366, entrera en vigueur le 16 mars 1985, à 0 heure, temps légal (le 15 mars 1985, à 23 heures, UTC).

La sixième ordonnance portant modification du règlement concernant la navigation dans les voies navigables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung) du 9 janvier 1985 (Journal officiel de la République fédérale I, p. 38) entrera en vigueur en même temps. Outre le règlement de 1972 pour prévenir les abordages, les dispositions ci-après du règlement concernant la navigation dans les voies navigables seront applicables dans la zone d'extension de la mer territoriale : articles 3, 4, 7 1), 14, 24 a), 32 5), 55, 56, 58, 59, 60 et 61.

On trouvera en annexe au présent avis la traduction officieuse de ces articles, à l'exception de l'article 24 a) (voir appendice).

L'attention est de nouveau appelée sur le nouvel article 24 a) faisant obligation aux navires, autres que les navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre, naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale d'éviter de gêner le passage des navires handicapés par leur tirant d'eau. On trouvera ci-après une traduction officieuse de cette disposition :

"Article 24 a) - Obligation des navires naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale dans la Baie allemande d'éviter de gêner le passage des navires handicapés par leur tirant d'eau.

Nonobstant les dispositions de l'article 18 d) du règlement pour prévenir les abordages, tout navire, autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale dans la Baie allemande doit, quelles que soient les circonstances, éviter de gêner le passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau et entreprendre les manoeuvres nécessaires à cet effet largement à l'avance. La présente disposition s'applique en particulier à tout navire approchant un navire handicapé par son tirant d'eau de sorte qu'il y a risque d'abordage."

La carte illustrant la zone d'extension de la mer territoriale, qui a été publiée dans le supplément à la livraison No 4/185 des "Avis aux navigateurs", montre deux zones de mouillage au large de l'estuaire de la Weser; celles-ci ont toutefois été déplacées il y a quelque temps. La carte jointe au présent avis rend compte de la situation effective.

En application de la sixième ordonnance portant modification du Règlement concernant la navigation dans les voies navigables (ci-après dénommé le "Règlement"), un avis commun concernant les zones de mouillage (art. 2 du Règlement) et les rapports aux autorités de police maritime (art. 58 du Règlement) a été publié par les Directions des voies navigables et des affaires maritimes du nord et du nord-ouest. On trouvera ci-après la traduction de cet avis commun :

1. Mouillage
(Voir point 3, art. 2 l) du Règlement)

La zone de mouillage en eau profonde est délimitée par une ligne passant par les points ci-après :

54° 08' 11" N 07° 24' 36" E (Bouée TW 11)
Jade

54° 00' 27" N 07° 24' 36" E (Bouée DB16)
Reede

54° 01' 39" N 07° 33' 04" E (Bouée DB18)
Jade
2. Système de rapports obligatoires
(Voir art. 58 l), 2) et 4) du Règlement)
 - 2.1 Au paragraphe 1 de l'article 58 du Règlement, le terme "navire" s'entend de tout navire, y compris les unités de remorquage et de poussage, d'une longueur de plus de 50 mètres.
 - 2.2 Les autorités de police fluviale et maritime visées au paragraphe 4 de l'article 58 du Règlement sont les bureaux des voies navigables et des affaires maritimes de Wilhelmshaven et de Cuxhaven.
 - 2.2.1 Les rapports visés au paragraphe 1 de l'article 58 du Règlement doivent être effectués par les navires naviguant vers l'est avant et au moment d'entrer dans la zone d'extension de la mer territoriale et par les navires venant du nord lorsqu'ils croisent les points de compte rendu spécifiés sous 2.2.2 ci-après. Ces rapports doivent être communiqués au Centre de régulation du trafic de Wilhelmshaven (Revierzentrale Wilhelmshaven) via la "Deutsche Bucht Revier Radio" sur la voie à onde métrique 80.
 - 2.2.2 Points de compte rendu
 - 2.2.2.1 Les rapports visés à l'alinéa 1) du paragraphe 1 de l'article 58 du Règlement (nom, position et dimensions du navire et port de destination) doivent être effectués comme suit :

- Les navires naviguant vers l'est dans le dispositif de séparation du trafic "bateau-feu Deutsche Bucht-atterrage occidental" doivent faire leur rapport lorsqu'ils croisent la bouée lumineuse "TW7".
- Les navires naviguant vers l'est dans le dispositif de séparation du trafic "au large de Terschelling et dans la Baie allemande" doivent faire leur rapport lorsqu'ils croisent la bouée lumineuse "DB 13".
- Les navires s'apprêtant à passer entre le bateau-feu Deutsche Bucht et l'île de Heligoland doivent faire leur rapport lorsqu'ils croisent le parallèle de 54° 20' 00" de latitude N. Ces rapports doivent comprendre les renseignements prescrits par l'alinéa 2) du paragraphe 1 de l'article 58 du Règlement.

2.2.2.2

Les rapports visés à l'alinéa 2) du paragraphe 1 de l'article 58 du Règlement (nom, position et vitesse du navire et heure de passage) doivent être effectués comme suit :

- Les navires naviguant vers l'est dans le dispositif de séparation du trafic "bateau-feu Deutsche Bucht-atterrage occidental" doivent faire leur rapport lorsqu'ils croisent la bouée lumineuse "TW 9".
- Les navires naviguant vers l'est dans le dispositif de séparation du trafic "au large de Terschelling et dans la Baie allemande" doivent faire leur rapport lorsqu'ils croisent la bouée lumineuse "DB 17".

Le présent avis commun entrera également en vigueur le 16 mars 1985, à 0 heure, temps légal (15 mars 1985, à 23 heures, UTC). Les navigateurs sont priés de respecter strictement les dispositions de l'avis ci-dessus.

Appendice

Annexe à l'avis No 85-1224

Extraits du Règlement concernant la navigation dans les voies navigables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung)

Les dispositions ci-après du Règlement concernant la navigation dans les voies navigables (Seeschiffahrtstrassen-Ordnung), ci-après dénommé "le présent Règlement", sont applicables aux navires naviguant dans la zone d'extension de la mer territoriale de la République fédérale d'Allemagne définie dans l'avis No 85-574.

Article 3

Principes généraux concernant la conduite à tenir dans le trafic

- 1) Toute personne participant au trafic maritime doit se comporter de façon à assurer la sécurité et le bon écoulement du trafic et de façon à ce qu'aucune autre personne ne soit mise en danger ou exposée à un dommage ou ne soit gênée ou dérangée au-delà de ce qui est inévitable compte tenu des circonstances existantes. Toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire doit être prise.
- 2) Compte dûment tenu de toutes circonstances particulières existantes, toute manoeuvre pouvant être nécessaire pour éviter un danger immédiat doit être entreprise, même si cela implique que l'on s'écarte des dispositions du présent Règlement.
- 3) Aucune personne incapable de conduire un navire en toute sécurité du fait d'une incapacité physique ou mentale, ou sous l'empire de boissons alcooliques ou de toute autre substance enébrante, ne doit conduire un navire.

Article 4

Responsabilité

- 1) La personne exerçant le commandement d'un navire ainsi que toute autre personne responsable de la sécurité du navire doivent respecter les dispositions du présent Règlement concernant la conduite à tenir dans le trafic et les engins dont les navires doivent être munis aux fins de montrer les signaux visuels et d'émettre les signaux sonores.
- 2) Le pilote est également réputé responsable; il doit conseiller la personne exerçant le commandement du navire de façon à lui permettre d'observer les dispositions du présent Règlement.
- 3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, la personne exerçant le commandement d'une unité de remorquage ou de poussage est responsable de la sécurité de cette unité. La personne exerçant le commandement du navire remorquant ou poussant est réputée exercer le commandement de l'unité tout entière. Toutefois, les personnes exerçant le commandement des navires en jeu peuvent, avant le départ, désigner la personne exerçant le commandement d'un navire autre que le navire remorquant ou poussant pour exercer le commandement de l'ensemble de l'unité.

4) Dans le cas où il n'a pas été spécifié quelle personne devait exercer le commandement d'un navire et où plusieurs personnes sont légalement habilitées à exercer le commandement dudit navire, ces personnes doivent, avant le départ, désigner la personne qui sera réputée être responsable du navire.

5) Les dispositions du présent article sont sans préjudice de la responsabilité que les dispositions du présent Règlement ou toute autre disposition pertinente peuvent mettre à la charge de toute autre personne.

Article 7 1)

Navires affectés à un service public

Tout navire affecté à un service public est dispensé d'observer les dispositions du présent Règlement dans la mesure où une telle dispense est nécessaire pour l'exercice de fonctions officielles, la sécurité et l'ordre publics étant toutefois dûment pris en considération. Dans le cas où la sécurité et le bon écoulement du trafic se trouvent affectés par l'exercice de fonctions de police, le signal décrit au point 1 de l'annexe II.1 (un feu scintillant bleu continu) doit être montré.

Article 14

Signaux que doivent montrer les navires transportant certaines marchandises dangereuses

1) Les navires transportant certaines marchandises dangereuses (par exemple des gaz, des produits chimiques, du pétrole ou des produits pétroliers en vrac) doivent, outre les signaux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, montrer les signaux décrits au point 6 de l'annexe II.1 (le jour, le pavillon "B" du Code international de signaux; la nuit, un feu rouge visible sur tout horizon). Ces signaux doivent également être montrés par les navires amarrés ou au mouillage. Les première et deuxième phrases du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux navires de guerre.

2) Le paragraphe 1) s'applique également aux navires citernes qui, après avoir déchargé certaines marchandises dangereuses, n'ont pas encore été nettoyés et dégazés, à moins que leurs citernes n'aient été mises en atmosphère totalement inerte.

Article 32 (5)

Mouillage dans les rades

Aucun navire ne doit mouiller dans une rade à moins que, compte tenu de l'affectation de ladite rade, il n'y soit autorisé.

Les conditions applicables seront communiquées par les autorités de police fluviale et maritime compétentes.

Les articles 55 et 56 sont destinés aux autorités de police maritime nationales.

Article 58

Rapports aux autorités de police maritime

1) Des rapports doivent être faits comme suit par tout navire ou unité de remorquage et de poussage dont les dimensions excèdent certaines dimensions indiquées par les autorités de police fluviale et maritime compétentes :

1. Bien avant d'entrer dans l'une quelconque des voies navigables indiquées par les autorités de police fluviale et maritime, le nom, la position, les dimensions et le port de destination doivent être communiqués.
2. Au moment de croiser les points indiqués, le nom, la position, la vitesse et l'heure de passage doivent être communiqués.

Un rapport tel que ceux prescrits par la première phrase du présent paragraphe doit également être fait lorsqu'un voyage est interrompu ou repris, selon le cas.

2) Tout navire , visé au paragraphe 1) de l'article 30 doit faire un rapport 24 heures avant d'entrer dans l'une quelconque des voies navigables ci-après mais, en tout état de cause, pas plus tard que lorsqu'il quitte son dernier port de départ : l'Ems, la Jade, la Weser, la Hunte, l'Elbe, le canal de Kiel et le fjord de Kiel. Un tel navire doit également se conformer aux dispositions du point 2 de la première phrase ainsi qu'à celle de la deuxième phrase du paragraphe 1).

3) Tout rapport prescrit par la première phrase du paragraphe 2) doit comporter les indications ci-après :

1. Le nom et le signal d'identification du navire;
2. L'heure estimative d'arrivée au premier point de compte rendu indiqué (le jour devant être indiqué par deux chiffres, et l'heure devant être exprimée en heure locale et indiquée par quatre chiffres);
3. La nationalité du navire;
4. La longueur et le tirant d'eau du navire;
5. Le port de départ et le port de destination;
6. La nature de la cargaison et la description des marchandises dangereuses énumérées à l'annexe III ainsi que les quantités en question;
7. Lorsque le navire transporte des produits chimiques ou des gaz liquéfiés en vrac, il doit être indiqué s'il a à son bord le certificat de conformité prescrit par les dispositions du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (OMI) ou du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (OMI);
8. Une déclaration indiquant si le navire ou sa cargaison a subi des avaries;
9. Le nom du propriétaire ou de son représentant.

4) Les rapports visés aux paragraphes 1) et 2) doivent être communiqués aux autorités de police fluviale et maritime dont relève la voie navigable en question par la personne exerçant le commandement du navire en question, le propriétaire du navire ou un représentant de l'une ou l'autre de ces deux personnes. Les rapports visés dans la première phrase du paragraphe 2) doivent être faits par écrit.

Article 59

Dispenses

Les autorités de police fluviale et maritime peuvent, dans certains cas, octroyer des dispenses en ce qui concerne l'une quelconque ou plusieurs des dispositions du présent Règlement.

Article 60

Publication d'avis et d'arrêtés par les autorités de police maritime

1) Les directions des voies navigables et des affaires maritimes du nord et du nord-ouest sont par les présentes autorisées à publier, conformément aux dispositions du présent Règlement, les avis qui pourront être nécessaires pour empêcher que la sécurité et le bon écoulement du trafic ne soient compromis. Ces avis seront publiés dans le Bulletin des annonces officielles de la Fédération (Bundesanzeiger).

2) Les directions des voies navigables et des affaires maritimes du nord et du nord-ouest sont par les présentes autorisées à publier des arrêtés sur la délimitation des zones d'exercice et des zones interdites militaires et civiles ainsi que sur le comportement des navires qu'elles nécessitent.

3) Les directions des voies navigables et des affaires maritimes du nord et du nord-ouest sont par les présentes autorisées à prendre, par voie d'arrêtés, les règlements temporaires qui peuvent s'avérer nécessaires, en raison de circonstances particulières, pour assurer la sécurité et le bon écoulement du trafic sur une voie navigable donnée. De tels règlements peuvent, en particulier, être rendus nécessaires par des travaux entrepris sur la voie navigable, par des événements publics, ou par des conditions affectant temporairement les voies d'accès. Les dispositions de la première phrase du présent paragraphe s'appliquent aussi aux règlements temporaires qui peuvent être nécessaires pour la prise, à titre expérimental, de mesures relevant de la compétence des autorités de police maritime ou jusqu'à ce qu'un amendement au présent Règlement soit entré en vigueur. De tels règlements ne peuvent demeurer en vigueur pendant plus de trois ans.

Article 61 (extraits)

Infractions administratives

(Dispositions concernant les amendes administratives)

1) Une infraction administrative au sens du point 2 du paragraphe 1) de l'article 15 de la Loi sur la navigation maritime (compétences fédérales) ou au sens du paragraphe 1) de l'article 7 de la Loi sur la navigation intérieure (compétences fédérales) est réputée avoir été commise par toute personne qui, volontairement ou par négligence,

1. Enfreint une ou plusieurs des dispositions du paragraphe 1) de l'article 3 sur les principes généraux concernant la conduite à tenir dans le trafic ou, en contravention des dispositions du paragraphe 3) de ce même article, conduit un navire alors qu'elle est incapable de le faire en toute sécurité;
2. Enfreint les dispositions du paragraphe 2) de l'article 4 faisant obligation aux pilotes de conseiller la personne exerçant le commandement d'un navire ou les dispositions du paragraphe 4) de ce même article relatives à la désignation de la personne responsable du navire;
- ...
8. Enfreint ... [les dispositions pertinentes de l'article 14 concernant les signaux que doivent montrer les navires transportant certaines marchandises dangereuses] ...;
15. Enfreint ... [les dispositions pertinentes du paragraphe 5) de l'article 32 concernant le mouillage dans les rades] ...;
37. Ne respecte pas un règlement ad hoc pris par une autorité de police maritime conformément au paragraphe 1) de l'article 56;
- ...
40. En contravention de l'article 58, s'abstient de faire un rapport comme l'exige cet article ou ne fait pas ledit rapport dans les délais prescrits ou ne respecte pas toutes les dispositions applicables.

2) Dans les cas visés au point 15 ci-dessus, une infraction administrative est réputée avoir été commise également au sens du point 2 du paragraphe 1) de l'article 50 de la Loi fédérale sur les voies navigables par toute personne qui, volontairement ou par négligence, enfreint un règlement pris par une autorité de police fluviale.

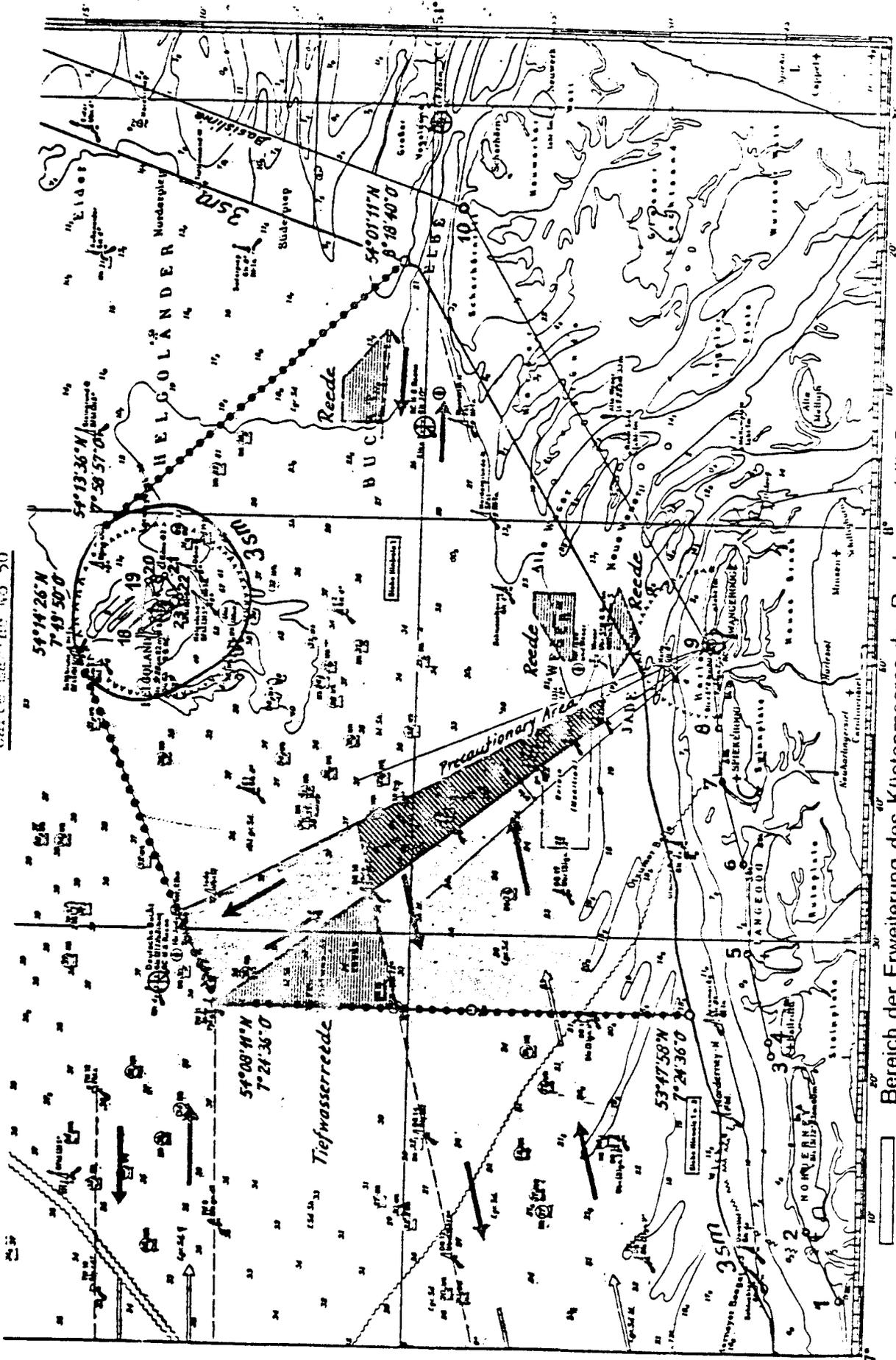
3) La compétence pour poursuivre les auteurs des infractions administratives visées au paragraphe 1) ci-dessus est par les présentes conférée aux directions des voies navigables et des affaires maritimes.

4) La compétence pour poursuivre les auteurs des infractions administratives prévues par les arrêtés pris conformément aux paragraphes 2) et 3) de l'article 60 est par les présentes conférée aux directions des voies navigables et des affaires maritimes.

5) La compétence pour poursuivre les auteurs des infractions administratives prévues au point 1 du paragraphe 1 de l'article 15 de la Loi sur la navigation maritime (compétences fédérales) est par les présentes conférée aux directions des voies navigables et des affaires maritimes.

ANNEX III

Carte marine No 50



Bereich der Erweiterung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee
Area of Extension of the Territorial Sea of the Federal Republic of Germany

2. GUINEE-BISSAU

[Original : français]

Loi No 2/85 du 17 mai 1985

Vu la nécessité d'établir les lignes de base droites conformément à la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982;

Sur la proposition du Conseil des ministres, dans l'exercice des attributions et en vertu des compétences qui lui sont conférées au paragraphe 8 de l'article 56 de la Constitution, l'Assemblée nationale populaire approuve et je promulgue la loi suivante :

Article 1

En République de Guinée-Bissau, les lignes de base droites à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale relient les points dont les coordonnées géographiques sont indiquées dans le tableau ci-après :

<u>Point</u>	<u>Latitude nord</u>	<u>Longitude ouest</u>
1	12° 20' 20"	16° 43' 05"
2	11° 38' 12"	16° 35' 12"
3	11° 16' 18"	16° 28' 53"
4	11° 01' 34"	16° 11' 04"
5	10° 51' 25"	15° 43' 35"
6	10° 50' 00"	15° 10' 30"

Article 2

Toute disposition juridique contraire à la présente loi est déclarée nulle et non avenue.

Article 3

La présente loi prend effet immédiatement.

Elle a été approuvée le 17 mai 1985.

Qu'elle soit publiée.

Le Président de l'Assemblée nationale populaire, Carmen PEREIRA.

Loi No 3/85 du 17 mai 1985

Considérant que la sentence rendue le 14 février 1985 par le Tribunal arbitral de La Haye a fixé les frontières maritimes entre la République de Guinée-Bissau et la République de Guinée;

Considérant que la décision prise par cette haute instance d'arbitrage a mis fin pacifiquement, au litige relatif aux frontières maritimes qui opposait les deux pays limitrophes;

Considérant également que c'est là un résultat historique important pour les deux peuples frères dans le développement des relations d'amitié et de coopération étroites entre leurs deux pays, qui ont toujours été bonnes;

Sur la proposition du Conseil des ministres, dans l'exercice des attributions et en vertu des compétences qui lui sont conférées au paragraphe 8 de l'article 56 de la Constitution, l'Assemblée nationale populaire approuve et je promulgue la loi suivante :

Article 1

La ligne qui délimite les territoires maritimes relevant respectivement de la juridiction de la République de Guinée-Bissau et de celle de la République de Guinée :

a) Part de l'intersection du Thalweg de Cajete avec le méridien 15° 06' 30" de longitude ouest;

b) Est reliée par des loxodromies aux points suivants :

<u>Point</u>	<u>Latitude nord</u>	<u>Longitude ouest</u>
A	10° 50' 00"	15° 09' 00"
B	10° 40' 00"	15° 20' 30"
C	10° 40' 00"	15° 34' 15"

c) Suit une ligne loxodromique d'azimut 236° depuis le point C mentionné, jusqu'à la limite extérieure de 200 milles.

Article 2

La mer territoriale s'étend, à l'intérieur des frontières maritimes nationales, jusqu'à 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base droites établies par la loi No 2/85.

Article 3

1. La zone économique exclusive s'étend, à l'intérieur des frontières maritimes nationales, jusqu'à 200 milles marins mesurés à partir des lignes de base droites établies par la loi susmentionnée.

2. L'Etat de Guinée-Bissau a l'exclusivité des recherches et de l'exploitation des ressources vivantes et naturelles se trouvant dans la mer et sur le plateau continental, sur le talus et sur le fond de la zone économique exclusive.

Article 4

La pêche à l'intérieur de la zone économique exclusive est expressément interdite à toute embarcation et à tout navire non autorisé par le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau.

Article 5

Toute violation de l'article 4 sera sanctionnée conformément à la loi.

Article 6

Toute disposition contraire à la présente loi est déclarée nulle et non avenue.

Article 7

La présente loi prend effet immédiatement.

3. INDONESIE 1/

[Original : anglais]

Loi No 5 de 1983 sur la zone économique exclusive indonésienne, 18 octobre 1983

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Aux fins de la présente loi,

a) On entend par "ressources naturelles biologiques" toutes les espèces et sous-espèces animales et végétales se trouvant sur les fonds marins et dans les eaux de la zone économique exclusive indonésienne;

b) On entend par "ressources naturelles non biologiques" les substances naturelles qui ne sont pas des ressources naturelles biologiques et qui se trouvent sur les fonds marins et dans leur sous-sol ainsi que dans les eaux de la zone économique exclusive indonésienne;

c) On entend par "recherche scientifique" toute activité menée, dans le cadre de toute recherche marine, à la surface de l'eau, dans la colonne d'eau, sur les fonds marins et dans le sous-sol de la zone économique exclusive indonésienne;

d) On entend par "conservation des ressources naturelles" tous efforts destinés à protéger et à préserver les ressources naturelles de la zone économique exclusive indonésienne;

e) On entend par "protection et préservation du milieu marin" tout effort destiné à préserver et à maintenir l'ensemble de l'écosystème marin dans la zone économique exclusive indonésienne.

Chapitre II

La zone économique exclusive indonésienne

Article 2

La zone économique exclusive indonésienne est la bande extérieure qui borde la mer territoriale indonésienne telle que définie par la législation applicable aux eaux indonésiennes; elle comprend les fonds marins, leur sous-sol et les eaux surjacentes, et sa limite extérieure est à 200 (deux cents) milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale indonésienne.

Article 3

1. Si la zone économique exclusive indonésienne empiète sur la zone économique exclusive d'un autre Etat dont les côtes sont adjacentes à celles de l'Indonésie ou leur font face, la ligne de démarcation entre la zone économique exclusive de l'Indonésie et celle de l'autre Etat sera établie par accord entre la République d'Indonésie et l'Etat concerné.

2. Tant que l'accord visé au paragraphe 1 n'aura pas été conclu et qu'aucune condition spéciale ne devra être prise en considération, la ligne de démarcation entre la zone économique exclusive de l'Indonésie et celle de l'autre Etat sera la ligne médiane, c'est-à-dire une ligne dont tous les points sont équidistants des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale indonésienne ou des points les plus avancés du territoire indonésien et des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de l'autre Etat ou des points les plus avancés du territoire de cet Etat, sauf si un arrangement provisoire a été conclu avec ledit Etat au sujet des limites de la zone économique exclusive indonésienne.

Chapitre III

Droits souverains, autres droits, juridiction et obligations

Article 4

1. Dans la zone économique exclusive indonésienne, la République d'Indonésie a :

a) Des droits souverains aux fins de l'exploration, de l'exploitation, de la gestion et de la conservation des ressources biologiques et non biologiques des fonds marins, de leur sous-sol et des eaux surjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de ladite zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

b) Juridiction en ce qui concerne :

1) La construction et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'autres ouvrages;

2) La recherche scientifique marine;

3) La protection et la préservation du milieu marin;

c) Les autres droits et obligations, prévus par les dispositions pertinentes de la Convention sur le droit de la mer.

2. En ce qui concerne les fonds marins et leur sous-sol, l'Indonésie exercera ses droits souverains et autres droits ainsi que sa juridiction et s'acquittera de ses obligations visées au paragraphe 1 conformément aux dispositions législatives concernant le plateau continental indonésien, aux accords conclus entre la République d'Indonésie et les Etats voisins et aux règles du droit international en vigueur.

3. Dans les limites de la zone économique exclusive indonésienne, la liberté de navigation et de survol, ainsi que la liberté de poser des câbles et des pipelines seront respectées conformément aux principes du droit international de la mer.

Chapitre IV

Activités menées dans la zone économique exclusive indonésienne

Article 5

1. Sous réserve de la disposition du paragraphe 2 de l'article 4, l'exploration et/ou l'exploitation des ressources naturelles ou toutes autres activités tendant à l'exploration ou à l'exploitation desdites ressources naturelles à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants ou des vents, dans la zone économique exclusive indonésienne ne peuvent être menées qu'avec l'autorisation du Gouvernement de la République d'Indonésie ou sur la base d'un accord international conclu avec le Gouvernement de la République d'Indonésie. Ces activités doivent être menées dans les conditions prévues par ladite autorisation ou par ledit accord international.

2. Sans préjudice de la disposition du paragraphe 1, toute exploration et/ou toute exploitation des ressources naturelles biologiques sera conforme aux dispositions relatives à la gestion et à la conservation de ces ressources stipulées par le Gouvernement de la République d'Indonésie.

3. Sans préjudice de la disposition du paragraphe 2 de l'article 4, toute personne physique ou morale ou tout gouvernement d'un Etat étranger peut être autorisé à explorer et/ou exploiter les ressources biologiques dans un certain secteur de la zone économique exclusive indonésienne, à condition que le volume des captures admis par le Gouvernement de la République d'Indonésie en ce qui concerne l'espèce en question soit supérieur à la capacité d'exploitation de l'Indonésie.

Article 6

Pour construire et/ou utiliser des îles artificielles ou des installations ou autres ouvrages à l'intérieur de la zone économique exclusive indonésienne, il faut avoir l'autorisation du Gouvernement de la République d'Indonésie. Les activités en question doivent être menées dans les conditions prévues par cette autorisation.

Article 7

Quiconque a l'intention de se livrer à des activités de recherche scientifique dans la zone économique exclusive indonésienne doit obtenir au préalable le consentement du Gouvernement de la République d'Indonésie et veiller à ce que ces activités soient menées dans les conditions fixées par ledit gouvernement.

Article 8

1. Quiconque se livre à une activité à l'intérieur de la zone économique exclusive indonésienne a le devoir de prendre des mesures visant à prévenir, réduire au maximum, contrôler et maîtriser la pollution du milieu marin.

2. L'évacuation de déchets dans la zone économique exclusive indonésienne ne peut être effectuée qu'avec l'autorisation préalable du Gouvernement de la République d'Indonésie.

Chapitre V

Indemnisation

Article 9

Quiconque se livre, en violation des dispositions des règlements de la République d'Indonésie et du droit international, à une activité liée aux îles artificielles, installations et autres ouvrages situés dans la zone économique exclusive indonésienne et cause une perte sera responsable de cette perte et paiera une indemnité au propriétaire desdites îles artificielles, installations et autres ouvrages.

Article 10

Sans préjudice de la disposition de l'article 7, quiconque se livre à une activité dans la zone économique exclusive indonésienne en violation des dispositions des règlements de la République d'Indonésie et des règles du droit international applicables en matière de recherche scientifique marine et cause une perte sera tenu pour responsable de cette perte et paiera une indemnité à la République d'Indonésie.

Article 11

1. Sans préjudice de la disposition de l'article 8 et compte dûment tenu du plafond fixé pour l'indemnité, quiconque pollue le milieu marin et/ou cause des dommages aux ressources naturelles dans la zone économique exclusive indonésienne sera tenu pleinement responsable de cette pollution et de ces dommages et paiera immédiatement un montant raisonnable au titre de la restauration du milieu marin et/ou des ressources naturelles.

2. Sont exempts de la responsabilité pleine et entière prévue au paragraphe 1 ceux qui peuvent prouver que ladite pollution du milieu marin et/ou lesdits dommages causés aux ressources naturelles sont le résultat de :

- a) Une catastrophe naturelle indépendante de leur volonté;
- b) Un dommage causé en totalité ou en partie par un acte ou par la négligence d'un tiers.

3. La forme, le type et l'ampleur de la perte résultant de la pollution du milieu marin et/ou des dommages causés aux ressources naturelles seront déterminés sur la base des résultats d'une enquête écologique.

Article 12

La limite maximum de l'indemnité, la méthode à suivre pour l'enquête écologique et les modalités de l'action en dommages-intérêts seront déterminées par les mesures législatives visées à l'article 20.

Chapitre VI

Application de la loi

Article 13

Dans le cadre des droits souverains et autres droits, de la juridiction et des obligations spécifiés au paragraphe 1 de l'article 4, l'organe de la République d'Indonésie chargé de faire appliquer la loi pourra prendre des mesures de police conformément à la loi No 8 de 1981 relative au code de procédure pénale, sous réserve des exceptions suivantes :

a) Dans le cas d'un navire et/ou de personnes réputés avoir commis une infraction dans la zone économique exclusive indonésienne, ces mesures consisteront à immobiliser le navire jusqu'à ce que ledit navire et/ou lesdites personnes soient conduits au port, où l'instruction de l'affaire se poursuivra;

b) Ledit navire et/ou lesdites personnes seront conduits au port aussitôt que possible, dans les 7 (sept) jours suivant la saisie, sauf en cas de force majeure;

c) Aux fins de l'immobilisation, l'infraction visée à l'article 16 et à l'article 17 entrera dans la catégorie des actes criminels visés à l'article 21, paragraphe 4), lettre b, de la loi No 8 de 1981 relative au code de procédure pénale.

Article 14

1. L'organe chargé de faire appliquer la loi en matière d'instruction dans la zone économique exclusive indonésienne est un officier de marine des forces armées indonésiennes désigné à cette fin par le commandant en chef des forces armées de la République d'Indonésie.

2. Le requérant est le procureur de la République attaché au tribunal de première instance visé au paragraphe 3.

3. Le tribunal habilité à juger les infractions résultant de la violation des dispositions de la présente loi est le tribunal de première instance dont la juridiction s'étend au port où a eu lieu l'immobilisation du navire et/ou des personnes visés à la lettre a de l'article 13.

Article 15

1. Toute demande de mainlevée de l'immobilisation du navire et/ou des personnes arrêtés pour avoir violé la présente loi ou toute disposition législative fondée sur la présente loi peut être déposée à tout moment avant le verdict du tribunal de première instance compétent.

2. Toute demande de mainlevée visée au paragraphe 1) peut être acceptée après que son auteur a déposé une caution raisonnable dont le montant est fixé par le tribunal de première instance compétent.

Chapitre VII

Dispositions pénales

Article 16

1. Quiconque commet une violation des dispositions du paragraphe 1) de l'article 5, de l'article 6 ou de l'article 7 est passible d'une amende d'un montant maximum de 225 millions (deux cent vingt-cinq millions) de roupies.
2. Le tribunal peut décider, dans son verdict, de confisquer le navire, le produit de ses activités et/ou le matériel utilisé pour commettre l'acte criminel visé au paragraphe 1).
3. Quiconque commet délibérément un acte causant des dommages à l'environnement dans la zone économique exclusive indonésienne sera passible de sanctions conformément aux dispositions législatives applicables en matière d'environnement.

Article 17

Quiconque endommage ou détruit les éléments utilisés pour commettre un acte criminel visé au paragraphe 1) de l'article 16 dans le but d'éviter la confiscation desdits éléments de preuve pendant l'enquête sera puni d'une amende d'un montant maximum de 75 millions (soixante-quinze millions) de roupies.

Article 18

L'acte criminel visé à l'article 16 et à l'article 17 sera considéré comme un crime.

Chapitre VIII

Dispositions transitoires

Article 19

Toute disposition concernant l'exploration et/ou l'exploitation des ressources biologiques qui sera entrée en vigueur avant la promulgation de la présente loi restera en vigueur jusqu'à ce que des modifications soient faites en vertu de dispositions législatives publiées sur la base de la présente loi.

Chapitre IX

Dispositions finales

Article 20

1. D'autres mesures législatives seront adoptées pour préciser les modalités d'application des dispositions de la présente loi.
2. Le règlement d'application de la présente loi pourrait stipuler que toute violation de ces dispositions sera punie par une amende d'un montant maximum de 75 millions (soixante-quinze millions) de roupies.

Article 21

La présente loi entrera en vigueur à la date de sa promulgation. Afin que nul n'en ignore, il est ordonné que la promulgation de la présente loi se fera par sa publication au Journal officiel de la République d'Indonésie.

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE D'INDONESIE DE 1983, No 44.

ANNEXE

Explication de la loi No 5 de 1983

I. CONSIDERATIONS GENERALES

Le Gouvernement de la République d'Indonésie est depuis longtemps conscient de la grande importance de la zone économique exclusive pour la réalisation de son projet archipélagique, qui doit permettre d'améliorer les conditions de vie de la nation indonésienne grâce à l'exploitation de toutes les ressources naturelles, biologiques et non biologiques, se trouvant dans sa zone économique exclusive.

C'est ainsi que, pour sauvegarder les intérêts nationaux, notamment pour satisfaire les besoins de la population indonésienne en protéines animales et pour assurer l'utilisation des ressources non biologiques, la protection et la conservation du milieu marin et la recherche scientifique marine, le Gouvernement de la République d'Indonésie a publié le 21 mars 1980 une proclamation concernant la zone économique exclusive.

Le droit international relatif à la zone économique exclusive, qui a été développé par le communauté internationale grâce à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et à la pratique des Etats, vise à protéger les intérêts des Etats côtiers contre le danger d'un épuisement des ressources naturelles adjacentes à leurs côtes dû aux activités halieutiques menées sur la base du régime de la haute mer.

La zone économique exclusive sert aussi à protéger les intérêts des Etats côtiers en permettant à ceux-ci d'assurer la préservation du milieu marin et de favoriser la recherche scientifique marine en vue de l'utilisation des ressources naturelles situées dans cette zone.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a conféré à la République d'Indonésie, en qualité d'Etat côtier, le droit souverain d'explorer et d'exploiter les ressources naturelles se trouvant dans la zone économique exclusive ainsi que la juridiction relative à l'exercice de ce droit souverain.

D'autre part, l'Indonésie a le devoir de respecter les droits des autres Etats dans sa zone économique exclusive, tels que la liberté de navigation et de survol ainsi que la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins dans la zone économique exclusive.

En ce qui concerne plus particulièrement l'utilisation des ressources biologiques se trouvant dans la zone économique exclusive indonésienne, tout autre Etat peut, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, participer à l'exploitation de ces ressources tant que l'Indonésie ne les a pas encore toutes exploitées à fond.

Outre la proclamation des principes et des politiques fondamentales susmentionnés, qui est essentiellement destinée au monde extérieur, il a été jugé nécessaire d'énoncer ces principes et ces politiques fondamentales dans une loi qui permette à l'Indonésie d'exercer sur une base solide ses droits souverains, ses autres droits et sa juridiction et de s'acquitter de ses obligations dans la zone économique exclusive, de manière à garantir le respect de la légalité.

C'est dans cet esprit qu'a été rédigée la loi sur la zone économique exclusive indonésienne, qui stipule les droits souverains, les autres droits, la juridiction et les obligations de la République d'Indonésie dans sa zone économique exclusive.

Cette loi n'énonce que les règles fondamentales. Les modalités d'application de ces dispositions seront définies par d'autres dispositions législatives.

II. EXAMEN ARTICLE PAR ARTICLE

Article premier

Dans la présente loi, l'expression "ressources biologiques" a le même sens que l'expression "ressources halieutiques" dans les dispositions des règlements relatifs à la pêche.

Article 2

Le présent article précise et confirme la définition géographique de la zone économique exclusive indonésienne figurant dans la proclamation du Gouvernement de la République d'Indonésie, en date du 21 mars 1980, concernant la zone économique exclusive indonésienne.

Article 3

Paragraphe 1

Suffisamment clair.

Paragraphe 2

Ce paragraphe prévoit que le principe de l'équidistance est appliqué pour déterminer les limites entre la zone économique exclusive de l'Indonésie et celles d'un Etat voisin, sauf en cas de circonstances spéciales devant être prises en considération, de manière à ne pas porter préjudice à l'intérêt national.

Ces circonstances spéciales peuvent comprendre, par exemple, la présence d'une île appartenant à un autre pays et située à une distance inférieure à 200 (deux cents) milles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la zone économique exclusive indonésienne.

Article 4

Paragraphe 1

L'expression "droits souverains de l'Indonésie" ne doit pas s'entendre au sens de la pleine souveraineté que possède et qu'exerce l'Indonésie sur sa mer territoriale, ses eaux archipélagiques et ses voies d'eau intérieures.

Compte tenu de ce qui précède, les sanctions imposées dans la zone économique exclusive indonésienne diffèrent de celles imposées sur les eaux relevant de la souveraineté de la République d'Indonésie.

Les autres droits fondés sur le droit international comprennent le droit de la République d'Indonésie de faire appliquer la loi par les navires étrangers et de poursuivre tous ceux qui commettent une violation des règlements de l'Indonésie dans la zone économique exclusive.

En vertu du droit international, la République d'Indonésie a le devoir de respecter les droits des autres Etats, tels que la liberté de navigation et de survol, ainsi que la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins.

Paragraphe 2

Ce paragraphe stipule qu'en ce qui concerne les ressources biologiques et non biologiques se trouvant sur les fonds marins et dans leur sous-sol dans les limites de la zone économique exclusive indonésienne, l'Indonésie exercera son droit souverain sur la base de ses règlements applicables au régime du plateau continental ainsi que des accords internationaux relatifs au plateau continental qui déterminent les limites entre le plateau continental de l'Indonésie et celui des Etats voisins dont les côtes sont adjacentes à celles de la République d'Indonésie ou leur font face.

Paragraphe 3

Conformément aux principes applicables du droit international, comme ceux découlant de la pratique des Etats et énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tout Etat, côtier ou sans littoral, jouira, dans la zone économique exclusive, de la liberté de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à des fins liées à l'exercice de ces libertés, notamment dans le cadre de l'exploitation de navires et d'aéronefs et de l'entretien de câbles et pipelines sous-marins.

Article 5

Paragraphe 1

Toute activité d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles et toute autre activité liée à l'exploration ou à l'exploitation économique de la mer, telle que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents, et menée dans la zone économique exclusive indonésienne par toute entreprise publique ou privée indonésienne sera fondée sur une autorisation accordée par le Gouvernement de la République d'Indonésie.

Les activités susmentionnées menées par un Etat étranger ou par une personne physique ou morale étrangère seront fondées sur un accord international conclu entre le Gouvernement de la République d'Indonésie et l'Etat étranger intéressé.

Ledit traité ou accord international énoncera, dans ses conditions, les droits et obligations de ceux qui mènent des activités d'exploration ou d'exploitation dans ladite zone, telle que l'obligation de payer des redevances au Gouvernement de la République d'Indonésie.

Paragraphe 2

Les ressources biologiques ont, de manière générale, la faculté de se renouveler, mais elles ne sont pas illimitées. C'est pourquoi le Gouvernement de la République d'Indonésie régleme en totalité ou en partie, dans le cadre de la gestion et de la conservation des ressources biologiques, l'utilisation de ces ressources dans la zone économique exclusive indonésienne.

Paragraphe 3

Dans le cadre de la conservation des ressources biologiques, l'Indonésie a le devoir d'assurer le rendement constant maximum des ressources biologiques dans la zone économique exclusive indonésienne.

Compte dûment tenu dudit rendement constant maximum, l'Indonésie a le devoir de fixer le volume maximum admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques.

Si l'industrie halieutique indonésienne n'est pas encore capable d'utiliser en totalité ledit volume maximum admissible des captures, la différence entre ce volume et la capacité d'exploitation de l'Indonésie pourra être utilisée par un autre Etat avec la permission du Gouvernement de la République d'Indonésie et sur la base d'un accord international.

A supposer que le volume admissible des captures soit fixé à 1 000 (mille) tonnes et que la capacité d'exploitation de l'Indonésie n'ait atteint que 600 (six cents) tonnes, un autre Etat pourra participer à l'exploitation des 400 (quatre cents) autres tonnes, avec la permission du Gouvernement de la République d'Indonésie et sur la base d'un accord international.

La référence au paragraphe 2 de l'article 4 est destinée à préciser que les espèces sédentaires se trouvant sur les fonds marins de la zone économique exclusive sont soumises au régime relatif au plateau continental (article premier, lettre b, de la loi No 1 de 1973 relative au plateau continental indonésien). La disposition du paragraphe 3 de l'article 4 ne leur est donc pas applicable.

Article 6

Selon le paragraphe 1 de l'article 4, la République d'Indonésie a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et autres ouvrages.

En outre, l'Indonésie a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration.

Bien que l'Indonésie ait juridiction exclusive à leur égard, lesdits îles artificielles, installations et ouvrages n'ont pas le statut d'îles au sens de territoires de l'Etat. Ils n'ont donc pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental de l'Indonésie.

Article 7

Toute recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive indonésienne ne peut être menée que si une demande à cet effet a été approuvée au préalable par le Gouvernement de la République d'Indonésie.

Si dans un délai de 4 (quatre) mois à compter de la réception de cette demande, le Gouvernement de la République d'Indonésie n'a pas fait savoir :

- a) Qu'il s'oppose à ladite demande, ou
- b) Que les renseignements fournis par l'auteur de la demande ne correspondent pas à la réalité ou sont incomplets, ou
- c) Que l'auteur de la demande n'a pas rempli ses obligations en ce qui concerne un projet de recherche antérieur,

le projet de recherche scientifique marine peut être exécuté dans les 6 (six) mois suivant la réception de la demande par le Gouvernement de la République d'Indonésie.

Article 8

Paragraphe 1

Le pouvoir de protéger et de conserver les ressources naturelles de la zone économique exclusive est fondé, du point de vue international, sur la pratique des Etats qui a été maintenant consacrée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et, du point de vue national, sur la loi No 4 de 1982 concernant la gestion de l'environnement.

Paragraphe 2

L'immersion de déchets peut polluer le milieu marin et il est nécessaire, par conséquent, de convenir du lieu, de la forme et de la fréquence des immersions ainsi que du type, de la teneur et du volume des matières dont l'immersion est autorisée.

Par immersion, on entend l'immersion de déchets et autres matières susceptibles de polluer le milieu marin. L'évacuation ordinaire de déchets par les navires au cours de leur voyage ne doit pas faire l'objet d'une autorisation.

Article 9

Suffisamment clair.

Article 10

Suffisamment clair.

Article 11

Paragraphe 1

L'obligation d'assumer la responsabilité objective des dommages causés au milieu marin et/ou aux ressources naturelles et de payer des indemnités pour les réparer est la conséquence de l'obligation de maintenir l'harmonie et l'équilibre du milieu marin.

Par conséquent, cette obligation incombe à quiconque est responsable, par action ou par omission, de la pollution du milieu marin et/ou d'un dommage causé aux ressources naturelles.

L'expression "responsabilité objective" signifie que ladite responsabilité prend effet au moment même où se produit la pollution du milieu marin et/ou le dommage causé aux ressources naturelles et qu'il n'est plus nécessaire de produire des preuves dans le cadre de la procédure.

Paragraphe 2

Suffisamment clair.

Paragraphe 3

La forme, le type et l'ampleur de la perte causée par la pollution du milieu marin et/ou du dommage causé aux ressources naturelles détermineront le montant de l'indemnité. Une enquête à cet effet sera menée par une équipe composée de membres représentant le gouvernement, les victimes et les auteurs de l'infraction. Une équipe spéciale ainsi composée sera constituée pour chaque cas.

Article 12

Suffisamment clair.

Article 13

Tout navire et/ou toute personne soupçonnés d'avoir commis un acte criminel sur la base de preuves préliminaires suffisantes, notamment dans le cas d'un navire ou de particuliers étrangers, peuvent être arrêtés aux fins de la poursuite de l'enquête.

Tout navire ou toute personne ayant la nationalité indonésienne peut recevoir l'ordre de se rendre dans un port ou une base désigné par la personne chargée de l'enquête en mer aux fins de la poursuite de l'action.

La saisie susmentionnée ne peut pas toujours s'effectuer dans le délai d'un jour fixé par la loi No 8 de 1981 relative au code de procédure pénale.

Par conséquent, pour une saisie en mer, un délai raisonnable est nécessaire pour permettre à l'organe responsable de l'application de la loi d'escorter le navire et/ou les personnes en question à un port ou à une base.

Un délai de sept jours est considéré comme le délai maximum nécessaire pour remorquer un navire depuis le point le plus éloigné de la zone économique exclusive indonésienne jusqu'à un port ou une base quelconque.

La détention pour acte criminel prévue dans la présente loi n'était pas prévue dans la loi No 8 de 1981, alors que c'est là un moyen de poursuivre l'action judiciaire.

A cet égard, bien que l'acte criminel en question soit passible d'une amende, cet acte doit, pour être qualifié de crime, entrer dans la catégorie des actes criminels mentionnés à l'article 21, paragraphe 4), lettre b, de la loi No 8 de 1981 relative au code de procédure pénale.

Article 14

Paragraphe 1

L'officier de marine des forces armées indonésiennes chargé de l'enquête peut être, par exemple, le capitaine du navire, le commandant du secteur naval, le commandant de la base, ou le commandant de la station navale. La désignation d'un officier de marine des forces armées indonésiennes pour diriger l'enquête dans la zone économique exclusive indonésienne est conforme à la disposition de l'article 30, paragraphe 20, de la loi No 20 de 1982 sur la défense et la sécurité de la République d'Indonésie, et à l'article 17 du règlement No 27 de 1983 portant exécution de la loi No 8 de 1981 sur le code de procédure pénale.

Paragraphe 2

Suffisamment clair.

Paragraphe 3

Suffisamment clair.

Article 15

Paragraphe 1

La demande de mainlevée de l'immobilisation d'un navire et/ou de personnes soupçonnés d'avoir commis une infraction peut être déposée, en vertu de la pratique conventionnelle, par la légation de l'Etat du navire étranger visé, par le propriétaire ou le capitaine du navire ou par quiconque a des relations de travail ou d'affaires avec le navire ou la personne visé, d'après des preuves juridiquement valables.

Paragraphe 2

Le montant de la caution est fixé en fonction de la valeur du navire, de son équipement et du revenu de ses activités, augmenté du montant maximum de l'amende.

Article 16

Paragraphe 1

Suffisamment clair.

Paragraphe 2

Suffisamment clair.

Paragraphe 3

Suffisamment clair.

Article 17

Suffisamment clair.

Article 18

Suffisamment clair.

Article 19

Suffisamment clair.

Article 20

Suffisamment clair.

Article 21

Suffisamment clair.

SUPPLEMENT AU JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE D'INDONESIE, No 3260.

4. MADAGASCAR

[Original : français]

Ordonnance No 85-013 du 16 septembre 1985 fixant les limites
des zones maritimes (mer territoriale, plateau continental
et zone économique exclusive) de la République démocratique
de Madagascar

(telle qu'amendée et ratifiée par la loi No 85-013
du 11 décembre 1985)

Article premier

La mer territoriale de la République démocratique de Madagascar où l'Etat exerce sa souveraineté s'étend jusqu'à une limite fixée à 12 milles marins à partir des lignes de base.

Article 2

La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est fixée par décret.

Article 3

La République démocratique de Madagascar dispose d'une zone contiguë de 24 milles marins à partir des lignes de base. Elle peut prendre toutes mesures utiles dans cette limite pour prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration, et réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements.

Article 4

La zone économique exclusive de la République démocratique de Madagascar s'étend au-delà de la mer territoriale jusqu'à une distance de 200 milles des lignes de base servant au calcul de la largeur de la mer territoriale.

Au cas où il n'y aurait pas une distance de 400 milles entre la ligne de base de la République démocratique de Madagascar et celle d'un ou plusieurs Etats limitrophes, la délimitation sera faite par voie d'accord avec le ou les Etats concernés.

Article 5

La zone économique exclusive comprend les fonds marins et leur sous-sol ainsi que les eaux surjacentes aux fonds marins dans les limites définies à l'article 4.

Dans cette zone, la République démocratique de Madagascar a :

1. Des droits souverains et exclusifs aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

2. Juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin.

Article 6

Aucune exploration ou exploitation de la zone définie à l'article 4 ne pourra être faite par les ressortissants d'un Etat tiers sans une autorisation du Gouvernement de la République démocratique de Madagascar.

Article 7

Le "plateau continental" de la République démocratique de Madagascar comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ou jusqu'à la limite fixée par voie d'accord avec les Etats limitrophes ou encore, jusqu'à 100 milles marins au-delà de l'isobathe de 2 500 mètres.

Article 8

Les eaux intérieures maritimes de la République démocratique de Madagascar où l'Etat exerce sa souveraineté sont comprises entre les limites suivantes :

- au large, la ligne de base droite servant au calcul de la largeur de la mer territoriale, telle qu'elle est définie par le décret No 63-131 du 27 février 1963;
- à terre, la laisse de haute mer.

Article 9

Au sens de la présente ordonnance la laisse de haute mer s'entend par les limites extrêmes de la mer, atteintes par les plus hautes marées en dehors des tempêtes exceptionnelles, aussi bien le long des côtes que dans les baies, rades, ports et havres, ainsi que dans les chenaux, étiers, salines, lagunes et étangs en communication avec la mer, et pour les fleuves, jusqu'à la limite transversale de la mer.

Article 10

A l'entrée des fleuves et des rivières, la limite de la mer est constituée par la ligne fictive qui prolonge la ligne littorale de part et d'autre de l'embouchure, sauf dans ceux désignés à l'article ci-après.

Article 11

La limite de la mer est reportée en amont au premier obstacle naturel ou artificiel qui s'oppose au passage des navires de mer, dans certains estuaires, fleuves et rivières fréquentés par ceux-ci. Le tableau suivant indique pour chacun d'eux cette limite :

Nom des fleuves ou rivières	Désignation des limites	Coordonnée rapportée au quadrillage Laborde
Ambazoana	Pont d'Ambatoharanana	X = 644,200
	RIGN No 11	Y = 1 393,500
	Pont d'Ambanja	X = 618,200
		Y = 1 376
Djangoa	Pont, route d'Ambanja	X = 605,800
Andranomalaza	Maromandia	Y = 1 365,400
	Bac de Maromandia	X = 578
	Route de Maromandia	Y = 1 318,500
	Bac de Befotaka	X = 572,400
Laloza		Y = 1 283,500
	Port d'Antsohihy	X = 566,200
Mahajamba		Y = 1 245,500
	Jonctions des rivières	X = 472,500
Andranoboka	Mahajamba-Mahajambakely	Y = 1 163,400
	Village d'Andranoboka	X = 448
Estuaire de la Betsiboka		Y = 1 163
	Ouest de Marovoay	X = 418
Namakia		Y = 1 107
	Village de Namakia	X = 335,800
Andemaka		Y = 1 130,200
	Village d'Andemaka	X = 322
Mahavavy		Y = 1 144
	Pont Manakara sur rivière	X = 341,500
Andasibe-Mahombo	Mahavavy	Y = 1 128
	Village d'Ankasakasa	X = 232
Sambao		Y = 1 080
	Jonctions rivières Sambao	X = 199
Manongoza	Koja	Y = 1 050
	Pont de Besalampy	X = 193
Ranobe		Y = 1 037,800
	Village de Berevo sur Ranobe	X = 170
Soaninana		Y = 985
	Village de Soatanana	X = 189
Tsiribihina		Y = 814
	Belo-sur-Tsiribihina	X = 202
Antanambalana		Y = 709
	Village d'Ambinanitelo	X = 734
		Y = 1 170

Article 12

Dans les fleuves et rivières énumérés à l'article 11, la limite de la mer le long des rivières est la plus élevée des lignes suivantes :

- a) Ligne atteinte par les plus hautes eaux;
- b) Ligne atteinte par les plus hautes marées périodiques et régulières.

Article 13

La zone des pas géométriques telle que fixée par l'article 4 C-36 de l'ordonnance No 60-099 du 21 septembre 1960 ne s'applique pas le long des rives des fleuves et rivières énumérés à l'article ci-dessus, ainsi qu'aux étendues d'eau visées à l'article 9 ci-dessus.

Article 14

Toutes dispositions contraires à celles de la présente ordonnance sont abrogées, notamment celles de l'ordonnance No 73-060 du 28 septembre 1973 fixant les limites de la mer territoriale et du plateau continental de la République malgache.

Article 15

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République.

Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DE MADAGASCAR, No 1720 EN DATE DU 21 DECEMBRE 1985.

5. MEXIQUE

Exposé des motifs présenté par le Président de la République

Conscient de la transformation fondamentale que le régime international de la mer a connue au cours des années 70, lors de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que du besoin pressant d'aligner d'urgence notre droit positif interne sur ce nouvel ordre juridique international pour pouvoir tirer immédiatement le plus grand parti possible des multiples bienfaits que ce régime procure à notre pays, le pouvoir exécutif, dont je suis le chef, a élaboré le projet de loi fédérale de la mer qui est à présent soumis au Congrès de l'Union.

Ce projet de loi a pour principale caractéristique de contribuer à organiser la législation pertinente en vigueur dans la mesure où, à la manière d'une loi-cadre, il codifie et développe au sein d'un même corps de textes juridiques les principales dispositions du régime actuel de nos zones marines ainsi que les nouvelles règles internationales pertinentes en mettant à jour les premières et en les alignant sur les secondes. C'est là la conséquence logique du rôle de pointe que le Mexique a toujours joué dans l'élaboration du droit de la mer. Notre pays a participé très activement aux longs travaux de la Conférence susmentionnée qui a duré près de 15 ans depuis le début de sa phase préparatoire. Cette conférence a été un événement mondial sans précédent dans l'histoire des relations internationales car elle a constitué une instance législative internationale de portée quasiment universelle à laquelle presque tous les Etats, y compris des Etats qui ne sont pas membres de l'ONU, ont participé. La tâche de la Conférence n'était rien moins que d'élaborer le traité le plus complet et le plus ambitieux jamais négocié, pour réglementer le comportement des hommes sur plus des deux tiers de la planète. Les travaux de la Conférence, qui ont pris fin en décembre 1982, ont abouti à des résultats positifs, en particulier pour les pays en développement. Le

plus important de ces résultats est sans aucun doute le droit, déjà reconnu, de chaque Etat côtier d'établir une zone économique exclusive de 200 milles, droit qui constitue en soi la clef de voûte du nouveau régime international de la mer.

Le Mexique s'est aussi trouvé au centre des efforts laborieux visant à consacrer ce principe, comme l'a montré le fait qu'il a été un des premiers Etats à tirer parti des résultats de la Conférence en établissant, le 6 février 1976, sa propre zone économique exclusive, grâce à l'addition d'un huitième paragraphe à l'article 27 de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique, ce qui a fait de ce pays un véritable pionnier dans ce domaine. Depuis lors, la communauté internationale a étudié l'expérience mexicaine pour voir comment ces règles internationalement acceptées étaient appliquées dans la pratique. D'innombrables obstacles ont dû être surmontés. Il fallait tout d'abord prendre réellement conscience de l'importance de la mer pour notre pays, non pas tant du fait de la longueur de nos côtes que des richesses que contient notre zone. Le plan national de développement, qui reconnaît que la mer est une ressource importante pour la réalisation des objectifs ambitieux du pays, constitue un cadre de référence fondamental à cet égard.

Il fallait ensuite régler le grave problème que posait alors la présence d'intérêts étrangers qui pêchaient dans des eaux auparavant considérées comme faisant partie de la haute mer mais relevant désormais de notre juridiction nationale en vertu du nouvel ordre juridique. Ce dernier habilitait le Mexique à prendre les dispositions nécessaires pour mettre fin légalement à la présence de ces intérêts. Des efforts diplomatiques avisés ont permis de conclure avec les Etats en cause des accords bilatéraux qui ont rapidement donné un sens concret à l'"exclusivité" de la zone des 200 milles. Notre pays a pu mettre progressivement fin aux activités des pêcheurs étrangers dans ses eaux. Il appartient donc maintenant à toute la nation de redoubler d'efforts pour exploiter rationnellement et à fond ses ressources marines. Pour être durables, ces efforts doivent s'inscrire dans un plan global et bien conçu d'activités maritimes qui ne nous ramène pas au statu quo ante, car le nouveau droit de la mer ne peut admettre aucun gaspillage, dans un monde où les ressources alimentaires font cruellement défaut. Ce droit prévoit en effet que les Etats côtiers permettront aux intérêts étrangers d'exploiter leur excédent de ressources, que ce soit à titre onéreux ou en échange d'un avantage économique réel.

La Conférence susmentionnée a adopté le 30 avril 1982 la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a été ouverte à la signature le 10 décembre de la même année, à Montego Bay (Jamaïque). Le régime défini dans la Convention ne constitue toutefois qu'un cadre général, un modèle que la communauté internationale s'est imposé et auquel les Etats doivent conformer leurs politiques s'ils veulent à la fois que les mers servent les intérêts de l'humanité et que leur équilibre écologique soit préservé. En fait, la Convention énonce des règles générales dont le contenu réel découlera de la pratique des Etats. Cette pratique devra se fonder sur la législation nationale de chaque pays et constituera le droit de la mer effectivement appliqué. De plus, nombre des dispositions de la Convention ne peuvent pas avoir d'effet automatique du fait même de leur caractère général, car il faut qu'elles soient incorporées dans la législation nationale pour être pleinement applicables. En outre, nombre des articles de la Convention exigent que les Etats adoptent une législation appropriée pour leur donner effet et, surtout, pour que les droits découlant de ces articles puissent être effectivement opposés à des tiers. On voit que la législation devient ainsi le principal instrument de la politique nationale de la mer. L'objet du présent projet de loi tient compte de toutes ces considérations.

Le moment est venu d'entreprendre de mettre à jour notre législation en la matière à partir de l'idée - déjà bien arrêtée - de ce que doit être notre politique nationale de la mer. Il n'était pas possible d'agir plus tôt parce que le droit international de la mer présentait des carences et des lacunes considérables et surtout parce qu'il n'avait pas de conception globale du rôle de l'homme dans l'exploitation des mers. La situation a heureusement bien changé. Le fait qu'un nouveau régime international ait été négocié est riche de promesses mais représente avant tout un défi. La politique de chaque Etat va dépendre de la façon dont les autres appliqueront et mettront en oeuvre les accords ainsi conclus. En ce sens, la législation adoptée ouvrira des voies nouvelles à la pratique internationale. C'est précisément pour cette raison que le présent projet de loi fera une fois de plus du Mexique un pionnier dont le comportement contribuera à inspirer la pratique internationale, d'autant plus que notre pays respecte rigoureusement l'esprit et la lettre des nouvelles règles internationales. C'est cette orientation fondamentale qui a présidé à l'élaboration du projet de loi car on a estimé que ce respect serait toujours le meilleur moyen de défense contre toute menace extérieure visant la jouissance et l'exercice complets des droits de notre pays.

Il faut ajouter à toutes ces raisons une autre considération fondamentale qui montre bien que le présent projet de loi ne constitue pas un simple voeu mais une obligation. Le Mexique a établi sa zone économique exclusive parce qu'il était fermement convaincu que la Conférence déboucherait rapidement sur une convention à laquelle souscrirait une majorité raisonnable d'Etats. Cette prédiction a été confirmée, voire dépassée, par les événements des années suivantes. En établissant cette zone, le Gouvernement mexicain n'a pas amené de façon inconsidérée le pays à prendre des mesures unilatérales en l'absence d'une convention internationale pertinente. Même à l'époque où la Convention n'était encore qu'un projet, une majorité écrasante d'Etats estimaient que les dispositions de ce projet - à l'exception de celles qui touchaient aux fonds marins internationaux - avaient fait l'objet d'un consensus international à la Conférence, et qu'elles exprimaient de ce fait la volonté juridique de la communauté internationale, de sorte qu'il n'était pas possible de revenir sur les droits et les obligations dont les Etats étaient convenus au cours des négociations.

Ce point de vue a été étayé par le fait indéniable qu'un nombre important d'Etats - y compris le Mexique, grâce à l'amendement susmentionné de sa constitution et aux accords bilatéraux qu'il a conclus en 1976 - avaient déjà appliqué certaines des dispositions les plus importantes de la Convention, soit unilatéralement, soit dans le cadre d'innombrables accords internationaux, sans attendre qu'une convention internationale soit pleinement et manifestement en vigueur. Le projet de convention constituait donc à ce stade une base solide car il concrétisait la pratique internationale des Etats. La suite n'a fait que confirmer la validité des accords auxquels étaient parvenus les participants à la Conférence. En effet, comme on l'a vu, la Convention a été adoptée le 30 avril 1982 par 130 Etats contre 4, avec 17 abstentions. Le 10 décembre 1982, 117 de ces Etats, dont le Mexique, avaient signé la Convention. Au 10 décembre 1984, date à laquelle la Convention a cessé d'être ouverte à la signature des Etats, un nombre record d'Etats - soit 133 - avaient signé la Convention. Or, celle-ci ne peut entrer en vigueur que 12 mois après la date de dépôt du soixantième instrument de ratification ou d'adhésion. La pratique antérieure des traités multilatéraux a montré qu'il s'agit là de l'étape la plus longue du processus de conclusion d'un accord de cette nature, car les Etats mettent généralement beaucoup de temps à contracter des obligations juridiques internationales.

Dans le cas de la présente Convention, la situation est encore plus complexe non seulement du fait de l'importance extrême de son sujet mais parce qu'il s'agit de la convention la plus volumineuse qui ait jamais été conclue dans l'histoire des relations internationales. Il faut ajouter à cela l'opposition manifestée par un petit nombre de pays occidentaux industrialisés qui ont été jusqu'à refuser de signer la Convention. Avec le temps, cette position se trouvera isolée et dépassée et sera finalement limitée à quelques Etats qui, à la longue, seront obligés de céder; mais cette situation va encore longtemps freiner le processus de ratification. Près de trois ans se sont écoulés depuis que la Convention a été ouverte à la signature des Etats et sur plus de 150 Etats qui ont participé à la Conférence, 24 seulement, dont le Mexique, l'ont ratifiée. Même en faisant preuve du plus grand optimisme, il ne faut pas s'attendre à ce que la Convention entre en vigueur avant encore trois ou quatre ans. Il s'agit donc de déterminer ce qui va se passer au cours de cette période excessivement longue. Quelle que soit la durée de cette période, il est exclu qu'aucun des droits consacrés dans la Convention disparaisse avant que celle-ci entre en vigueur. Mais l'exercice de ces droits risque d'être remis en cause au cours de la période transitoire.

L'un des premiers actes de mon gouvernement a été de soumettre la Convention au Sénat de la République pour approbation, le 14 décembre 1982. Il était tout naturel que le Mexique adhère à la Convention - et devienne le deuxième pays du monde à le faire - puisqu'il avait vigoureusement milité en faveur de beaucoup des dispositions clefs de cette convention. Le Mexique connaît bien le texte de la Convention à l'élaboration duquel il a beaucoup contribué. En outre, la mise au point, pendant toute la Conférence, de ce document qui traite de la souveraineté des pays sur leurs ressources naturelles a toujours été au centre du débat politique national.

Après l'approbation de la Convention par le Sénat, le 29 décembre 1982, les décrets d'approbation et de promulgation ont été respectivement publiés au Journal officiel les 18 février et 1er juin 1983. Le 18 mars 1983, le pouvoir exécutif dont je suis le chef a déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies l'instrument de ratification du Gouvernement mexicain, ce qui a ainsi clos un autre chapitre de la longue lutte menée par notre peuple pour exercer sa souveraineté sur ses propres ressources naturelles.

Comme ce traité a été conclu par le Président de la République avec l'approbation du Sénat, il faut examiner les effets sur la législation interne du Mexique de ce texte qui, en vertu de l'article 133 de la Constitution, constitue la loi suprême de l'Union au même titre que la Constitution elle-même. Cependant, le fait que le traité soit une convention multilatérale qui n'est pas encore entrée en vigueur au niveau international a une importance juridique qu'on ne saurait sous-estimer. On peut soutenir qu'il s'agit là d'une question purement théorique qui ne concerne que l'application interne de la Convention et les rapports entre l'Etat mexicain et ses propres ressortissants, dans la mesure où la Convention doit être à présent respectée sur le plan interne au terme du processus législatif prévu par la Constitution. Il ne faut pas oublier toutefois que la Convention a essentiellement pour effet, dans le cas de notre pays, de réaffirmer la souveraineté du Mexique - et les droits inhérents à celle-ci - sur ses mers et ses ressources. C'est pourquoi l'obligation de respecter les droits reconnus à notre pays par la Convention incombe essentiellement à tous les autres Etats de la communauté internationale et, en particulier, aux personnes et sociétés étrangères qui sont justement désireuses d'opérer précisément pour le compte du petit nombre d'Etats développés qui ont rejeté jusqu'ici la Convention. Pendant la longue période qui va sans doute s'écouler avant l'entrée en vigueur de la Convention, et

peut-être même au-delà, ces mêmes intérêts étrangers s'efforceront certainement de remettre en cause, comme ils l'ont déjà fait, la légalité des mesures prises par l'Etat mexicain sur la base des droits qui lui sont reconnus dans la Convention. Ils contesteront notre droit d'exercer ces prérogatives en l'absence d'une législation appropriée, nationale ou internationale. Ces efforts n'invalideront certainement pas ces droits mais ils provoqueront des conflits qui seront préjudiciables à nos intérêts et qui risquent, en dernière analyse, d'empêcher le Mexique d'exercer pleinement sa souveraineté permanente sur ses ressources naturelles.

Pour toutes les raisons qui précèdent, il serait inacceptable que notre pays se contente d'attendre passivement l'entrée en vigueur de la Convention. En raison du rôle que le Plan national de développement attribue à notre espace maritime, et aux ressources qu'il contient, une telle attitude serait certainement inconcevable. Notre pays doit donc être doté d'urgence de l'autorité juridique nécessaire pour exercer ses droits sur son espace maritime, de manière à pouvoir avant tout s'opposer aux intérêts étrangers. Le seul moyen d'atteindre cet objectif est d'adopter une législation interne qui incorpore évidemment dans le droit positif de notre pays les normes du nouvel ordre juridique international en la matière.

Dans tous les cas, les normes adoptées ont été celles de la Convention. Nombre de dispositions de la législation nationale déjà codifiée ont été simplement incorporées dans le projet de loi lorsqu'il n'était pas nécessaire de les modifier pour les adapter aux normes du droit international énoncées dans la Convention.

Le projet de loi, qui est divisé en deux titres, comprend 65 articles et quatre dispositions transitoires. Le titre premier comprend les dispositions générales concernant le champ d'application de la loi et les règles applicables aux installations marines, à la conservation et à l'utilisation des ressources naturelles, biologiques et autres, à l'exploitation économique de la mer, à la protection et à la préservation du milieu marin et à la recherche scientifique marine. Le titre second traite du régime plus particulier des zones marines mexicaines, c'est-à-dire de la mer territoriale, des eaux marines intérieures, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental ou insulaire. Pour chacune de ces notions, ce projet de loi donne une définition, décrit les pouvoirs, les droits, la juridiction et la compétence exercés par le Mexique, définit la largeur des zones et leurs limites intérieures et extérieures ainsi que celles des zones adjacentes des Etats voisins et énonce les règles relatives à la navigation et au survol.

Le projet de loi doit être considéré comme un ensemble de règles visant à mettre en oeuvre les dispositions pertinentes de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique, à savoir les quatrième, cinquième, sixième et huitième paragraphes de l'article 27 de la Constitution. On doit aussi le considérer comme un projet de loi fédérale touchant au domaine public qui s'inscrit dans le cadre du système national de planification démocratique.

Le projet de loi introduit dans notre législation un ensemble important de dispositions inédites qui sont tirées du droit international de la mer.

C'est la première fois que notre législation nationale régleme le droit de passage innocent des navires étrangers dans notre mer territoriale pour faire en sorte que ce droit soit exercé dans le respect des obligations imposées par le droit international. Qui plus est, alors même que notre législation nationale ne

se prononçait pas en la matière, il existait une disposition de la loi sur les moyens de communication (art. 189) qui accordait aux navires étrangers la liberté de navigation dans notre mer territoriale; de la sorte, notre pays se contentait d'affirmer que la navigation était libre au lieu d'exiger qu'elle s'effectue de façon pacifique et conformément à nos lois et règlements.

Le projet de loi affirme aussi la souveraineté de notre pays sur nos îles artificielles, nos installations et nos structures marines, qui sont devenues si nécessaires à l'exploitation de nos ressources naturelles.

Le projet de loi établit aussi pour la première fois un ensemble de règles générales qui permettront de réglementer des utilisations de la mer autres que l'exploitation des ressources traditionnelles biologiques et non biologiques - par exemple, l'utilisation de minéraux dissous dans l'eau, la production d'énergie hydraulique, l'utilisation des courants ou des vents, le captage de l'énergie solaire en mer, le développement des zones côtières, l'agriculture en milieu marin, l'établissement de parcs marins nationaux, la promotion des loisirs et du tourisme et l'établissement de communautés de pêcheurs - compte tenu de l'incidence directe de ces règles sur les questions relatives au droit de la mer.

Le projet de loi confère aux eaux marines intérieures un régime juridique propre qui diffère de celui des autres zones marines relevant de notre juridiction. La législation mexicaine imposait auparavant à ces eaux le même régime qu'à la mer territoriale, ce qui n'était pas tout à fait satisfaisant puisque la limite imposée à notre souveraineté dans la mer territoriale, du fait du droit de passage innocent accordé aux navires étrangers, ne jouait pas pour les eaux marines intérieures.

Conformément au droit international, le projet de loi crée une nouvelle zone marine relevant de la juridiction nationale, à savoir la zone contiguë large de 12 milles marins qui s'étend tout le long de la limite extérieure de notre mer territoriale et dont le but est de protéger la mer territoriale et le territoire mexicains en général. Notre pays a le droit d'exercer dans cette zone une série de pouvoirs spéciaux en matière de douane, de fiscalité, d'immigration et de santé. Le Mexique a eu des zones comparables dans le passé. En 1969, la loi générale sur les biens nationaux a créé une zone contiguë de trois milles au-delà de ce qui était alors notre mer territoriale. Lorsque cette loi a été amendée pendant la même année, la largeur de la mer territoriale a été portée à 12 milles, ce qui a éliminé la zone contiguë que le projet de loi envisage à présent de rétablir en portant la limite de celle-ci à 24 milles des côtes.

La Convention a eu aussi le mérite d'énoncer le droit de réglementer la recherche scientifique étrangère dans nos zones marines car les pays qui évaluent les ressources de ces zones exercent très souvent des pressions pour être autorisés à les exploiter. Comme notre législation nationale était muette à ce sujet, les dispositions pertinentes dont il avait été convenu à la Conférence n'étaient appliquées jusqu'ici que par décret administratif. Le présent projet de loi introduit dans notre ordre juridique des règles générales traitant de ces questions si étroitement liées à la protection de nos ressources naturelles.

La notion de zone économique exclusive était traditionnellement associée aux droits que nous avons sur les ressources biologiques de cette zone. L'opinion commence seulement à prendre conscience de l'existence d'autres ressources, comme les minéraux, qui ne sont pas liées à la pêche. Des gisements considérables de nodules polymétalliques ont déjà été identifiés dans les fonds marins de notre

zone, tout particulièrement dans le golfe de Californie et autour des îles de Revillagigedo et de Clarión. Le projet de loi met en place un cadre juridique pour l'exploitation et la conservation de ces ressources.

Le pouvoir exécutif, dont je suis le chef, se préoccupe de la préservation écologique du milieu marin comme l'atteste l'inclusion dans le projet de loi d'un régime juridique en la matière. Il ne s'agit pas tant de nos droits vis-à-vis d'entités étrangères susceptibles de polluer nos eaux que de l'obligation que nous avons vis-à-vis de nous-mêmes de préserver la qualité de l'environnement que nous laisserons aux générations futures. C'est sur cette base que les dispositions pertinentes du projet de loi ont été élaborées.

Notre législation nationale ne comporte pas de règles définissant la limite extérieure de notre plateau continental, ce qui est la conséquence logique de l'imprécision du droit international en la matière. Sur la base de la Convention, le projet de loi énonce à présent les critères permettant de définir les limites de ces fonds marins si riches en ressources - et tout particulièrement en hydrocarbures.

Les règles énoncées dans le présent projet de loi doivent évidemment faire l'objet, dans bien des cas, de décrets d'application. Le pouvoir exécutif, dont je suis le chef, procède donc à l'élaboration d'un projet de règlement d'application de la loi fédérale de la mer qui sera publié en temps voulu, si cette Assemblée souveraine juge bon d'approuver le présent projet de loi.

Je dois signaler, ce qui ressort d'ailleurs de tous les arguments déjà mentionnés, que conformément à l'article 10 de la loi sur la planification, le présent projet de loi est étroitement associé au plan national de développement dont il vise d'abord à appliquer différents principes fondamentaux.

Le chapitre du plan qui traite des relations multilatérales dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies prévoit que le Mexique luttera pour la mise en oeuvre effective du nouvel ordre juridique de la mer et il est clair que ce sera là l'effet immédiat du présent projet de loi.

Il existe aussi un lien étroit et manifeste entre ce projet de loi et les sections du plan ayant trait aux ressources naturelles, au développement de la marine marchande, à la promotion de la participation des régions côtières au processus de développement national, à la préservation de l'environnement, à la mise en valeur du potentiel des ressources naturelles, à l'expansion des capacités de l'industrie de la pêche, à la prévention de la pollution des eaux et de la contamination des ressources halieutiques et marines, aux stratégies énergétique et minière, au développement technologique et scientifique et enfin aux mesures visant à associer les différentes régions du pays au processus de développement national.

Pour toutes ces raisons et sur la base de l'article 71 I) de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique, j'ai l'honneur de soumettre au Congrès de l'Union, par votre intermédiaire, le projet de loi suivant.

DECRET

Le Congrès des Etats-Unis du Mexique a adopté la loi suivante :

LOI FEDERALE DE LA MER*

TITRE PREMIER

Dispositions générales

CHAPITRE I

Champ d'application de la loi

Article premier

La présente loi porte application des paragraphes 4, 5, 6 et 8 de l'article 27 de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique pour ce qui concerne les zones marines mexicaines.

Article 2

La présente loi, qui est de droit fédéral, s'applique aux zones marines qui font partie du territoire national et, selon qu'il convient, au-delà de celles-ci aux zones marines où la nation exerce les droits de souveraineté, la juridiction et autres droits. Ces dispositions sont d'ordre public dans le cadre du système national de planification démocratique.

Article 3

Les zones marines mexicaines sont les suivantes :

- a) La mer territoriale;
- b) Les eaux marines intérieures;
- c) La zone contiguë;
- d) La zone économique exclusive;
- e) Le plateau continental et les plateaux insulaires;
- f) Toute autre zone autorisée par le droit international.

Article 4

Dans les zones visées à l'article précédent, la nation exerce les pouvoirs, les droits, la juridiction et les compétences établis par la présente loi, conformément à la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique et au droit international.

* La loi fédérale de la mer a été publiée au Journal officiel de la Fédération du Mexique le 8 janvier 1986. Les errata dont la liste a été publiée au Journal officiel le 9 janvier 1986 sont incorporés au présent texte.

Article 5

Les Etats étrangers et leurs nationaux qui exercent des activités dans les zones marines visées à l'article 3 observent les dispositions établies pour chacune par la présente loi avec les droits et obligations qui s'ensuivent.

Article 6

La souveraineté de la nation et ses droits de souveraineté, sa juridiction et ses compétences dans les limites des zones marines respectives en vertu de la présente loi s'exercent conformément à la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique, au droit international et à la législation nationale applicable en ce qui concerne :

- I. Les ouvrages, îles artificielles, installations et structures marines;
- II. Le régime applicable aux ressources marines biologiques, y compris leur conservation et leur exploitation;
- III. Le régime applicable aux ressources marines non biologiques, y compris leur conservation et leur exploitation;
- IV. L'exploitation économique de la mer, y compris l'utilisation des minéraux dissous dans ses eaux, la production d'énergie électrique ou thermique à partir de ses eaux, des courants et des vents, le captage de l'énergie solaire en mer, le développement de la zone côtière, l'agriculture, l'établissement de parcs marins nationaux, la promotion des activités de loisirs et du tourisme, et l'établissement de communautés de pêcheurs;
- V. La protection et la préservation du milieu marin, y compris la prévention de sa pollution;
- VI. Les activités de recherche scientifique marine.

Article 7

L'application de la présente loi incombe au Pouvoir exécutif fédéral par l'intermédiaire des divers services de l'administration publique fédérale qui, conformément à la loi organique de celle-ci et aux autres dispositions légales en vigueur, sont les autorités nationales compétentes en la matière, selon les attributions conférées à chacune.

Article 8

Le Pouvoir exécutif fédéral peut négocier des accords avec les Etats voisins en vue d'établir le tracé, conformément au droit international, des lignes de démarcation entre les zones marines mexicaines et les zones contiguës correspondantes qui relèvent de la juridiction nationale marine de chacun de ces pays voisins en cas de superposition de ces zones.

Article 9

Les zones marines mexicaines ne s'étendent pas au-delà d'une ligne médiane dont les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale d'un Etat voisin, sauf s'il en est convenu autrement avec cet Etat.

Le Pouvoir exécutif fédéral ne reconnaît pas l'extension unilatérale des zones marines d'un Etat voisin au-delà d'une ligne médiane dont les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles se mesure la largeur de la mer territoriale mexicaine. En pareil cas, le Pouvoir exécutif fédéral cherche à négocier avec l'Etat voisin concerné afin d'arriver à une solution mutuellement acceptable.

Article 10

La jouissance des droits prévus dans la présente loi en faveur des navires étrangers dépend de la réciprocité accordée aux navires mexicains par l'Etat dont les navires battent le pavillon, sous réserve du respect des dispositions de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique et du respect du droit international.

Article 11

Le Pouvoir exécutif fédéral veille à ce que les relations maritimes avec les autres Etats soient subordonnées au principe de la réciprocité internationale, principe qu'il applique à l'égard des zones marines mexicaines comme de celles qui ont été établies par lesdits Etats, relativement à toute activité de ces Etats ou de leurs nationaux en stricte conformité avec le droit international.

Article 12

La reconnaissance par le Mexique des actes de délimitation des zones marines des autres Etats se fait en stricte conformité avec les normes du droit international et sur la base de la réciprocité.

Article 13

Le Pouvoir exécutif fédéral s'assure que les autorités nationales compétentes observent les règles internationales applicables qui reconnaissent le droit des pays sans littoral de battre pavillon.

CHAPITRE II

Des installations maritimes

Article 14

Les îles artificielles, les installations et structures n'ont pas de mer territoriale propre, et leur présence est sans effet sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental.

Article 15

La nation a juridiction exclusive sur les îles artificielles, les installations et les structures situées dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental ou sur les plateaux insulaires, ce qui comprend la juridiction en matière de réglementation douanière, fiscale, sanitaire, de la sécurité et de l'immigration.

Article 16

La nation a le droit exclusif, dans les zones marines mexicaines, de construire et d'autoriser et de réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation des îles artificielles, installations et structures conformément à la présente loi, à la loi générale sur les biens nationaux, à la loi sur les ouvrages publics et aux autres dispositions applicables en vigueur.

Article 17

La construction, l'installation, la conservation, l'entretien, la réparation et la démolition de biens immeubles destinés à l'exploration, à la localisation, au forage, à l'extraction et à la mise en valeur des ressources marines, ou destinés à un service public ou à l'usage commun dans les zones marines mexicaines devront se faire en conformité avec les dispositions légales en vigueur en la matière.

CHAPITRE III

Des ressources et de l'exploitation économique de la mer

Article 18

La présente loi sera appliquée dans le strict respect de la législation sur la pêche, des dispositions qui en émanent, et des autres dispositions applicables pour ce qui concerne les mesures de conservation et l'utilisation par les nationaux ou les étrangers des ressources biologiques des zones marines mexicaines.

Article 19

L'exploration, l'exploitation, le traitement, la mise en valeur, le raffinage, le transport, l'entreposage, la distribution et la vente des hydrocarbures et des minéraux sous-marins dans les zones marines mexicaines sont réquis par les lois prises en vertu de l'article 27 de la Constitution en ce qui concerne le pétrole et les minéraux et par leurs règlements d'application respectifs et les dispositions applicables de la présente loi.

Article 20

Toute activité comportant l'exploitation, l'utilisation ou la mise en valeur économique des zones marines mexicaines autres que celles visées aux deux articles précédents du présent titre, est régie par les dispositions d'application des paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 27 de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique, de même que par la présente loi et les autres lois et règlements applicables.

CHAPITRE IV

De la protection et de la préservation du milieu marin, et de la recherche scientifique marine

Article 21

Aux fins de l'exercice des pouvoirs, droits, juridiction et compétences de la nation à l'intérieur des zones marines mexicaines, sont applicables la loi fédérale sur la protection de l'environnement, la loi générale sur la santé et ses

règlements pertinents, la loi fédérale sur les eaux, et les autres lois et règlements applicables en vigueur ou qui seront adoptés à l'avenir, y compris la présente loi, son règlement d'application et les règles pertinentes du droit international visant à prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin.

Article 22

Les principes ci-après s'appliquent aux activités de recherche scientifique dans les zones marines mexicaines :

I. Elles sont menées exclusivement à des fins pacifiques.

II. Elles sont menées selon des méthodes et moyens scientifiques adéquats compatibles avec la présente loi et les autres lois applicables, et avec le droit international.

III. Elles n'entravent pas de façon injustifiée les autres utilisations légitimes de la mer compatibles avec la présente loi et avec le droit international.

IV. Elles respectent toutes les lois et tous les règlements pertinents relatifs à la protection et à la préservation du milieu marin.

V. Elles ne constituent une base juridique pour aucune revendication sur une partie quelconque du milieu marin ou de ses ressources.

VI. Si, conformément à la présente loi, il est permis à des étrangers de mener de telles activités, une participation nationale aussi grande que possible doit être assurée.

VII. Dans le cas visé au paragraphe précédent, la nation veille à ce que les résultats de la recherche lui soient communiqués et, si elle le demande, obtient l'assistance nécessaire à l'interprétation et l'évaluation de ces résultats.

TITRE SECOND

Des zones marines mexicaines

CHAPITRE I

De la mer territoriale

Article 23

La nation exerce la souveraineté sur une zone de mer dénommée mer territoriale, adjacente à la fois aux côtes nationales - qu'elles soient continentales ou insulaires - et aux eaux marines intérieures.

Article 24

La souveraineté de la nation s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

Article 25

La largeur de la mer territoriale mexicaine est de 12 milles marins (22 224 mètres) mesurés conformément aux dispositions de la présente loi et de son règlement.

Article 26

Les limites de la mer territoriale se mesurent à partir de lignes de base, normales ou droites, ou normales et droites combinées, tracées conformément aux dispositions du règlement de la présente loi.

Article 27

La limite extérieure de la mer territoriale est la ligne dont chaque point est à une distance de 12 milles marins (22 224 mètres) du point le plus proche des lignes qui constituent sa limite intérieure tracées conformément à l'article 26 de la présente loi et aux dispositions pertinentes de son règlement.

Article 28

Tout esclave qui pénètre dans la mer territoriale à bord d'un navire étranger obtient par ce fait même sa liberté et la protection des lois en vertu de l'article 2 de la Constitution politique des Etats-Unis du Mexique.

Article 29

Les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale mexicaine.

Article 30

Si un navire de guerre étranger ne respecte pas les règles établies par la présente loi, son règlement et les autres dispositions légales nationales relatives au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, il peut être exigé que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale mexicaine.

Article 31

Le Pouvoir exécutif fédéral exige que l'Etat du pavillon porte la responsabilité de toute perte ou de tout dommage causé à la nation par suite de l'inobservation par un navire de guerre ou par tout autre navire d'Etat utilisé à des fins non commerciales des lois et règlements nationaux relatifs au passage dans la mer territoriale ou des dispositions de la présente loi, de son règlement et des autres règles applicables du droit international.

Article 32

Sous réserve des exceptions prévues au présent titre, aucune disposition de la présente loi ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre étrangers et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales attendu qu'ils sont assujettis uniquement à la juridiction de l'Etat de leur pavillon, et, sur la base de la réciprocité, les navires d'Etat utilisés à des fins commerciales.

Article 33

Le survol de la mer territoriale par des aéronefs étrangers est subordonné aux lois nationales conformément aux obligations internationales des Etats-Unis du Mexique en la matière, et l'inspection, la surveillance et le contrôle des aéronefs relèvent exclusivement de la juridiction et de la compétence du Pouvoir exécutif fédéral en vertu de la loi sur les voies générales de communication et des autres dispositions légales en vigueur.

CHAPITRE II

Des eaux marines intérieures

Article 34

La nation exerce la souveraineté sur les zones de mer, dénommées "eaux marines intérieures", comprises entre les côtes nationales, continentales et insulaires, et la mer territoriale mexicaine.

Article 35

La souveraineté de la nation s'étend à l'espace aérien au-dessus des eaux marines intérieures, ainsi qu'au fond de ces eaux et à leur sous-sol.

Article 36

Les eaux marines intérieures sont celles qui sont situées entre la côte et les lignes de base, normales ou droites, à partir desquelles se mesure la mer territoriale, conformément aux dispositions pertinentes du règlement d'application de la présente loi; elles comprennent :

- I. La partie nord du golfe de Californie;
- II. Les eaux des baies internes;
- III. Les eaux des ports;
- IV. Les eaux internes des récifs; et
- V. Les eaux des embouchures ou des deltas des fleuves, les lagunes et les estuaires qui communiquent avec la mer en permanence ou par intermittence.

Article 37

La limite intérieure des eaux marines intérieures coïncide avec la laisse de basse mer au large de la côte quand celle-ci n'est pas utilisée comme base pour mesurer la mer territoriale, conformément aux dispositions du règlement d'application de la présente loi, telle qu'elle apparaît dans les cartes à grande échelle reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 38

A l'effet de déterminer la limite intérieure des eaux marines intérieures, la laisse de basse mer est la ligne de flux et de reflux maximum atteinte par les eaux marines à un moment donné le long des côtes continentales ou insulaires de la nation.

Article 39

La limite extérieure des eaux marines intérieures coïncide exactement avec les lignes de base à partir desquelles se mesure la mer territoriale telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 40

La délimitation des eaux marines intérieures dans les zones limitrophes des zones marines relevant de la juridiction nationale d'Etats voisins est réputée comprise dans la délimitation qui sera fixée ou dont il sera convenu pour la ligne de démarcation entre la mer territoriale mexicaine et la mer territoriale ou les autres zones marines relevant de la juridiction nationale de ces Etats voisins, conformément aux articles 8 et 9 de la présente loi et aux dispositions pertinentes de son règlement d'application.

Article 41

Les navires étrangers qui naviguent sur les eaux marines intérieures sont soumis par ce fait même à l'obligation de se conformer à la présente loi, à son règlement d'application et aux autres dispositions légales applicables de la République.

CHAPITRE III

De la zone contiguë

Article 42

Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contiguë, la nation a compétence pour exercer le contrôle nécessaire en vue de :

I. Prévenir les infractions aux règles applicables prévues par la présente loi, son règlement d'application et les lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire, dans les eaux marines intérieures et dans sa mer territoriale;

II. Réprimer les infractions auxdites règles applicables prévues par la présente loi, son règlement et lesdits lois et règlements commises sur son territoire, dans ses eaux marines intérieures ou dans sa mer territoriale.

Article 43

La zone contiguë du Mexique s'étend à 24 milles marins (44 448 mètres) des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, conformément à l'article 26 de la présente loi et aux dispositions pertinentes de son règlement d'application.

Article 44

La limite intérieure de la zone contiguë coïncide exactement avec la limite extérieure de la mer territoriale fixée conformément à l'article 27 de la présente loi et aux dispositions pertinentes de son règlement d'application, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 45

La limite extérieure de la zone contiguë mexicaine est la ligne dont chaque point se trouve à une distance de 24 milles marins (44 448 mètres) du point le plus proche des lignes de base de la mer territoriale déterminées à l'article 26 de la présente loi.

CHAPITRE IV

De la zone économique exclusive

Article 46

La nation exerce dans une zone économique exclusive située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci :

I. Les droits de souveraineté aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de l'administration des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, renouvelables ou non, des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux sous-jacentes, et relativement aux autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

II. La juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la présente loi, de son règlement d'application et du droit international en ce qui concerne :

1. La mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;

2. La recherche scientifique marine;

3. La protection et la préservation du milieu marin;

III. Les autres droits et obligations prévus par la présente loi, son règlement d'application et le droit international.

Article 47

Le Pouvoir exécutif fédéral veille, dans l'exercice dans la zone économique exclusive des droits et compétences de la nation et dans l'exécution des obligations de la nation, à ce qu'il soit tenu dûment compte des droits et obligations des autres Etats; il agit de manière compatible avec le droit international.

Article 48

Le Pouvoir exécutif fédéral respecte la jouissance par les Etats étrangers dans la zone économique exclusive des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec le droit international.

Article 49

Le Pouvoir exécutif fédéral veille à ce que les Etats étrangers, dans l'exercice de leurs droits de l'exécution de leurs obligations dans la zone économique exclusive mexicaine, tiennent dûment compte des droits, de la juridiction et des obligations de la nation, et respectent la présente loi, son règlement d'application et les autres règlements nationaux adoptés conformément à la Constitution et aux règles applicables du droit international.

Article 50

La zone économique exclusive mexicaine s'étend à 200 milles marins (370 400 mètres) des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale conformément à l'article 26 de la présente loi.

Article 51

Les îles ont une zone économique exclusive, mais non les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre.

Article 52

La limite intérieure de la zone économique exclusive coïncide exactement avec la limite extérieure de la mer territoriale fixée conformément à l'article 26 de la présente loi et aux dispositions pertinentes de son règlement d'application, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 53

La limite extérieure de la zone économique exclusive mexicaine est la ligne dont chaque point est à une distance de 200 milles marins (370 400 mètres) du point le plus proche des lignes de base de la mer territoriale déterminées à l'article 26 de la présente loi.

Article 54

La limite extérieure de la zone économique exclusive est donc constituée par une série d'arcs qui relie les points dont les coordonnées géographiques ont été publiées par décret au Journal officiel de la Fédération le 7 juin 1976 et qui sont indiqués sur les cartes reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 55

Le Pouvoir exécutif fédéral veille au respect, conformément aux dispositions pertinentes de la présente loi, de son règlement d'application et du droit international, des libertés de navigation et de survol dans la zone économique exclusive mexicaine des navires et aéronefs de tous les Etats, côtiers ou sans littoral.

Article 56

Le Pouvoir exécutif fédéral arrête les mesures adéquates d'administration et de conservation des ressources biologiques pour que celles-ci ne soient pas menacées de surexploitation; il fixe les prises admissibles des ressources biologiques dans la zone économique exclusive et, sans préjudice de ce qui précède, veille à promouvoir l'utilisation optimale de ces ressources. Si le total des prises admissibles d'une espèce est supérieur à la capacité d'exploitation des navires nationaux, le Pouvoir exécutif fédéral donne aux navires étrangers accès à l'excédent des prises admissibles, conformément à l'intérêt national et aux conditions fixées par la législation mexicaine de la pêche.

CHAPITRE V

Du plateau continental ou insulaire

Article 57

La nation exerce la souveraineté sur le plateau continental et les plateaux insulaires aux fins de leur exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles.

Article 58

La souveraineté de la nation visée à l'article précédent est exclusive, en ce sens que, si le Mexique n'explore pas le plateau continental et les plateaux insulaires et n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans le consentement exprès des autorités nationales compétentes.

Article 59

La souveraineté de la nation visée à l'article 57 est indépendante de l'occupation effective ou fictive du plateau continental ou des plateaux insulaires.

Article 60

Les droits de la nation sur le plateau continental et les plateaux insulaires sont sans effet sur le régime juridique des eaux surjacentes ou de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

Article 61

L'exercice par la nation de ses droits sur le plateau continental et sur les plateaux insulaires ne doit pas porter atteinte à la navigation ni aux autres droits et libertés reconnus aux autres Etats par la présente loi, son règlement d'application ou le droit international, ni en gêner l'exercice sans justification.

Article 62

Le plateau continental et les plateaux insulaires mexicains comprennent les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre national jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure, conformément à ce que prévoit le droit international. La définition qui précède comprend le plateau des îles, îlots rocheux et récifs qui font partie du territoire national.

Article 63

Les îles ont un plateau insulaire à la différence des rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre.

Article 64

La limite intérieure du plateau continental et des plateaux insulaires mexicains coïncide exactement avec la limite extérieure du sol de la mer territoriale fixée conformément à l'article 26 de la présente loi et aux

dispositions pertinentes de son règlement d'application, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

Article 65

Dans les endroits où le rebord externe de la marge continentale du plateau continental et des plateaux insulaires n'atteint pas les 200 milles marins mesurés depuis les lignes de base à partir desquelles se mesure la mer territoriale, la limite extérieure desdits plateaux coïncide exactement avec la limite extérieure du sol de la zone économique exclusive fixée conformément aux articles 53 et 54 de la présente loi telle qu'elle est indiquée sur les cartes reconnues officiellement par les Etats-Unis du Mexique.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article premier

La présente loi entre en vigueur à la date de sa publication au Journal officiel de la Fédération.

Article 2

La présente loi abroge la loi portant application du paragraphe 8 de l'article 27 de la Constitution relatif à la zone économique exclusive, publiée au Journal officiel de la Fédération le 13 février 1976.

Article 3

La présente loi abroge toutes les dispositions contraires des lois en vigueur. Les matières qui ne sont pas visées dans la présente loi et qui ont un rapport avec les activités menées dans les zones marines relevant de la juridiction nationale sont régies par la législation nationale en vigueur pour autant qu'elle n'est pas contraire aux dispositions de la présente loi.

Article 4

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont réprimées par les autorités nationales compétentes conformément aux lois et règlements nationaux applicables dans les divers domaines.

Loi (Rijkswet) du 9 janvier 1985, relative à (l'extension de) la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises

Article premier

La largeur de la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises est portée à 12 milles marins, conformément aux règles qui seront définies par un règlement d'administration générale.

Article 2

1. La présente loi entre en vigueur à la date que nous déterminerons.
2. Elle peut être dénommée loi relative à (l'extension de) la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises.

Décret du 23 octobre 1985 pris en application de l'article premier de la loi relative à (l'extension de) la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises

Article premier

1. La limite extérieure de la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises est constituée par une ligne dont chaque point se trouve à 12 milles marins, soit 22 kilomètres, 224 mètres au large du point le plus proche de la laisse de basse mer le long de la côte ou à partir des lignes de base ou lignes de fermeture mentionnées aux articles 3 et 4, étant toutefois entendu que, lorsqu'il existe, à cette distance de la laisse de basse mer ou à une distance inférieure, des hauts-fonds découvrants naturels qui sont entourés par la mer à marée haute, la mer territoriale est mesurée à partir du point le plus proche de la laisse de basse mer sur ces hauts-fonds.
2. La laisse de basse mer est définie comme la ligne indiquant la profondeur de zéro mètre ou, en l'absence de celle-ci, la côte ou la limite des récifs découverts à marée basse, telle qu'elle est indiquée sur les cartes néerlandaises à grande échelle.

Article 2

Dans la mesure où la laisse de basse mer le long de la côte et les lignes de base visées aux articles 3 et 4 sont situées au large de la laisse de basse mer, elles constituent la limite entre les eaux intérieures et la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises.

Article 3

1. Des lignes de base droites sont tracées à travers les arcs des grands cercles qui relient les points suivants le long de la côte méridionale de l'île d'Aruba par la distance la plus courte :

	<u>Situation</u>	<u>Latitude nord</u>	<u>Latitude ouest</u>
a.	Du point A1	12° 32' 30"	70° 03' 41"
	par le point A2	12° 31' 30"	70° 02' 55"
	jusqu'au point A3	12° 30' 30"	70° 01' 59"
b.	Du point A4	12° 29' 08",5	70° 00' 28",5
	jusqu'au point A5	12° 28' 58"	70° 00' 10",5
c.	Du point A6	12° 27' 00"	69° 57' 02",5
	jusqu'au point A7	12° 26' 54",5	69° 56' 57",5
d.	Du point A8	12° 26' 25",5	69° 56' 01",5
	par le point A9	12° 26' 03",5	69° 55' 10"
	jusqu'au point A10	12° 25' 56"	69° 54' 50"
e.	Du point A11	12° 25' 24",5	69° 54' 10",5
	par le point A12	12° 25' 04"	69° 53' 39"
	jusqu'au point A13	12° 25' 02"	69° 52' 59"

2. Les positions des points A1 à A13 sont indiquées en degrés de longitude et de latitude conformément aux Coordonnées sud-américaines (Système géodésique provisoire d'Amérique du Sud de 1956).

Article 4

1. Des lignes de fermeture seront tracées entre les points d'entrée naturels des baies ci-après :

		<u>Latitude nord</u>	<u>Latitude ouest</u>		
a.	Sur l'île d'Aruba :				
		i) Boca Di Pos	Point 1	12° 34' 39",5	70° 00' 01",4
			2	12° 34' 37",0	69° 59' 58",0
		ii) Boca Mahos	1	12° 33' 22",9	69° 58' 21",1
			2	12° 33' 21",4	69° 58' 17",3
		iii) Baie anonyme située à 0,3 mille marin au sud-est de ii)	1	12° 33' 18",5	69° 58' 09",2
			2	12° 33' 14",5	69° 58' 05",0
		iiia) Baie située au sud-est d'Andicuri	1	12° 32' 27",3	69° 56' 34",7
			2	12° 32' 24",7	69° 56' 30",7
		iv) Daimari	1	12° 32' 05",4	69° 56' 12",7
			2	12° 32' 01",9	69° 56' 09",0
		v) Dos Playa	1	12° 30' 38",2	69° 54' 57",5
			2	23° 30' 31",8	69° 54' 52",2
		vi) Boca Druif	1	12° 30' 13",6	69° 54' 22",8
	2		12° 30' 10",9	69° 54' 18",4	

			<u>Latitude nord</u>	<u>Latitude ouest</u>
a. Sur l'île d'Aruba (suite) :				
vii)	Boca Pries	Point 1	12° 30' 09",0	69° 54' 17",1
		2	12° 30' 03",1	69° 54' 11",9
viii)	Boca Grandi	1	12° 26' 41",7	69° 52' 07",9
		2	12° 26' 27",2	69° 52' 08",6
ix)	Klein Lagoen	1	12° 24' 56",1	69° 52' 41",1
		2	12° 24' 54",3	69° 52' 50",3
b. Sur les îles de Bonaire et de Klein Bonaire :				
i)	Boca Onima	1	12° 59' 29",1	68° 18' 31",8
		2	12° 15' 27",5	68° 18' 27",9
ii)	Lagun	1	12° 11' 09",7	68° 12' 27",9
		2	12° 11' 01",3	68° 12' 27",0
iii)	Boca Washi Kemba	1	12° 10' 38",6	68° 12' 20",9
		2	12° 10' 35",4	68° 12' 20",4
iv)	Lac	1	12° 06' 22",3	68° 13' 10",7
		2	12° 06' 14",5	68° 13' 18",9
c. Sur l'île de Curaçao :				
i)	Bartolbaai	1	12° 20' 11",7	69° 03' 31",9
		2	12° 20' 07",2	69° 03' 30",0
ii)	Playa Grandi	1	12° 19' 07",6	69° 03' 05",1
		2	12° 18' 56",7	69° 03' 05",6
iii)	Boca Ascensión	1	12° 16' 45",5	69° 02' 52",7
		2	12° 16' 37",4	69° 02' 50",2
iv)	Boca Playa Canoa	1	12° 10' 45",0	68° 51' 56",0
		2	12° 10' 45",4	68° 51' 47",4
v)	Baie située près de la villa Santa Catarina	1	12° 09' 39",9	68° 49' 39",4
		2	12° 09' 39",5	68° 49' 38",1
vi)	Sint Jorisbaai	1	12° 08' 00",7	68° 48' 14",8
		2	12° 07' 51",5	68° 48' 10",6
vii)	Awa Di Oostpunt	1	12° 02' 46",3	68° 44' 07",9
		2	12° 02' 44",0	68° 44' 13",8
viii)	Fujkbaai	1	12° 03' 07",1	68° 49' 44",5
		2	12° 03' 09",6	68° 49' 49",2

			<u>Latitude nord</u>	<u>Latitude ouest</u>
c. Sur l'île de Curaçao (suite) :				
ix)	Spaanse Haven	Point 1	12° 03' 58",9	68° 50' 55",0
		2	12° 03' 59",2	68° 51' 08",0
x)	Caracasbaai	1	12° 04' 13",0	68° 51' 34",9
		2	12° 04' 26",0	68° 52' 16",5
xi)	Sint Annabaai	1	12° 06' 25",3	68° 56' 01",5
		2	12° 06' 28",5	68° 56' 11",5
xii)	Piscaderabaai	1	12° 07' 24",0	68° 58' 05",7
		2	12° 07' 33",2	68° 58' 08",3
xiii)	Boca Grandi/ San Juan Baai	1	12° 15' 03",3	69° 06' 21",8
		2	12° 15' 12",3	69° 06' 27",9
xiv)	Boca Santa Maria	1	12° 16' 16",2	69° 07' 36",5
		2	12° 16' 17",4	69° 07' 37",7
d. Sur l'île de Saba :				
i)	Cove Baai et Spring Baai	1	17° 38' 34",3	63° 13' 07",1
		2	17° 38' 13",5	63° 13' 02",8
ii)	Core Gut Baai	1	17° 37' 50",7	63° 13' 00",8
		2	17° 37' 43",6	63° 13' 06",0
iii)	Fort Baai	1	17° 36' 53",8	63° 15' 08",3
		2	17° 36' 56",7	63° 15' 11",4
e) Sur l'île de Sint Marten :				
i)	Groot Baai	1	18° 00' 16",2	63° 02' 39",8
		2	18° 00' 43",0	63° 03' 38",2
ii)	Klein Baai	1	18° 00' 44",9	63° 03' 41",3
		2	18° 00' 57",1	63° 04' 12",8
iii)	Simson Baai	1	18° 01' 36",9	63° 05' 50",8
		2	18° 01' 53",8	63° 06' 57",1

2. Les positions des points mentionnés aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 ci-dessus sont indiquées conformément aux Coordonnées sud-américaines (Système géodésique provisoire d'Amérique du Sud de 1956), et celles des points qui figurent aux alinéas d) et e) le sont conformément au Système géodésique d'Amérique du Nord de 1927.

Article 5

1. Lorsque deux Etats ont convenu d'une frontière qui se trouve à moins de douze milles marins de la ligne de base à partir de laquelle la mer territoriale est mesurée, cette frontière marque la limite extérieure de la mer territoriale.

2. Lorsque deux Etats ne sont pas encore convenus d'une frontière, la limite de la mer territoriale se trouvera le long de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats.

Article 6

Le présent règlement d'administration générale entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de sa publication au Journal officiel (Staatsblad).

7. SENEGAL

[Original : français]

Loi No 85-14 du 25 février 1985 portant délimitation de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental

Article premier

La mer territoriale est fixée à une distance de douze (12) milles marins à partir des lignes de base dont les points de référence sont fixés par décret.

Article 2

Il est créé une zone contiguë de douze (12) milles marins mesurée à partir de la limite extérieure de mer territoriale.

Article 3

Le Sénégal exerce sa souveraineté sur toute l'étendue de sa mer territoriale.

Article 4

Dans la zone contiguë, le Sénégal exerce le contrôle nécessaire en vue de prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale, et de réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Article 5

Les dispositions ci-dessus concernant la mer territoriale ne portent pas atteinte au droit de passage inoffensif reconnu à tous navires étrangers, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée par le Sénégal, le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque).

Article 6

Le plateau continental comprend le fond de la mer et le sous-sol des zones sous-marines qui s'étendent au-delà de la mer territoriale sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre, jusqu'au rebord externe de la marge continentale ou jusqu'à une distance de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale quand le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.

Article 7

Sur toute l'étendue du plateau continental, le Sénégal exerce des droits souverains et exclusifs aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Article 8

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, notamment la loi No 76-54 du 9 avril 1976 portant délimitation des eaux territoriales et du plateau continental.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

8. ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Note datée du 13 janvier 1986, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par la Mission des Etats-Unis auprès de l'Organisation des Nations Unies*

Le Gouvernement des Etats-Unis souhaite communiquer à l'Organisation des Nations Unies les avis ci-joints parus au Federal Register des Etats-Unis et portant à la connaissance du public la délivrance par la National Oceanic and Atmospheric Administration du Département du commerce des Etats-Unis de quatre licences d'exploration des ressources minérales solides des grands fonds marins dans des secteurs déterminés du centre est de l'océan Pacifique (voir l'annexe). Lesdits avis contiennent les coordonnées géographiques des secteurs des grands fonds marins à l'intérieur desquels l'exploration des ressources minérales solides a été autorisée.

Ces licences ont été délivrées en application du Deep Sea-Bed Hard Mineral Resources Act, Public Law 96-283; 30 U.S.C. 1401 et seq. Conformément au paragraphe 2 de l'alinéa b) de l'article 102 de ladite loi, ces licences accordent un droit exclusif opposable à "tout autre ressortissant des Etats-Unis ou à tout ressortissant, organisme national ou gouvernemental de tout Etat admettant la réciprocité ou à toute entité juridique dont l'organisation ou l'existence sont régies par la législation d'un tel Etat". Les Etats en question sont ceux qui ont été désignés comme tels conformément à l'article 118 de la loi susmentionnée.

Le Gouvernement des Etats-Unis appelle aussi l'attention sur l'alinéa a) de l'article 3 de la loi, qui dispose :

Par la promulgation de la présente loi, les Etats-Unis :

- 1) Exercent leur juridiction sur les ressortissants et les navires des Etats-Unis, ainsi que sur les personnes et navires étrangers soumis par ailleurs à leur juridiction, dans l'exercice de la liberté de la haute mer quant à l'exploration et l'exploitation commerciale des ressources minérales solides des grands fonds marins conformément aux principes généralement acceptés du droit international reconnu par les Etats-Unis; mais

* Sur ce sujet, voir aussi le Bulletin No 6, p. 84 et 85.

- 2) Ne prétendent exercer aucune souveraineté, aucun droit souverain ou exclusif, aucune juridiction ni aucun droit de propriété sur des secteurs ou ressources quelconques des grands fonds marins.

Ayant ainsi confirmé à l'Organisation des Nations Unies et, par son intermédiaire, aux Etats Membres, l'existence de licences d'exploration des ressources minérales solides des grands fonds marins, le Gouvernement des Etats-Unis saisit cette occasion pour se déclarer prêt à tenir avec tout autre gouvernement des consultations à ce sujet, compte tenu de l'obligation juridique internationale qu'ont tous les Etats de ne pas gêner indûment les activités menées par d'autres Etats dans l'exercice de la liberté de la haute mer. Le Gouvernement des Etats-Unis note aussi que les représentants des titulaires des licences délivrées par les Etats-Unis lui ont fait savoir qu'ils étaient également disposés à débattre de la façon dont il serait possible d'éviter que leurs activités ne gênent celles de toute autre entité opérant dans les secteurs visés par les licences en question.

Le Gouvernement des Etats-Unis demande à l'Organisation des Nations Unies de publier la présente note et les avis ci-joints dans le prochain numéro du Bulletin du droit de la mer établi par le Bureau du représentant spécial du Secrétaire général pour le droit de la mer.

ANNEXE

Avis parus au Federal Register

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS; DELIVRANCE D'UNE
LICENCE D'EXPLORATION

- Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.
- Objet : Annonce de la délivrance d'une licence d'exploration à l'Ocean Minerals Company, sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions.
- Résumé : En vertu du Deep Sea-Bed Hard Mineral Resources Act et du CFR, vol. 15, titre 970, la National Oceanic and Atmospheric Administration a délivré, le 29 août 1984, à l'Ocean Minerals Company, sise au 465 Bernardo Avenue, Mountain View, Californie 94043, une licence autorisant ladite société à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins, sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions, dans le site USA-1 situé à l'intérieur de la zone de fracture Clarion-Clipperton au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique. Les personnes intéressées peuvent consulter à l'adresse ci-après une copie de ladite licence.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 7 septembre 1984

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS; DIVULGATION
D'INFORMATIONS

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Publication des coordonnées géographiques des secteurs visés par les licences d'exploitation minière des grands fonds marins délivrées à l'Ocean Minerals Company et au Kennecot Consortium; rectificatif apporté aux coordonnées du secteur attribué à l'Ocean Minerals Company.

Résumé : Dans le document 84-31460, qui a été publié à la page 47081 du Federal Register en date du 30 novembre 1984, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a publié les coordonnées du secteur visé par la licence (USA-1) délivrée à l'Ocean Minerals Company (OMCO) à des fins d'exploration minière des grands fonds marins.

Pour le point 6 du secteur 1, lire

11° 40' N, 132° 20' W.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W. Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 2 janvier 1985

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS; DELIVRANCE
D'UNE LICENCE D'EXPLOITATION

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Annonce de la délivrance d'une licence au Kennecott Consortium.

Résumé : En vertu du Deep Sea-Bed Hard Mineral Resources Act et du CFR, vol. 15, titre 970, la National Oceanic and Atmospheric Administration a délivré, le 29 octobre 1984, au Kennecott Consortium, sis au 1515 Mineral Square, Salt Lake City, Utah, 84147, une licence autorisant ledit consortium à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins, sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions, dans le site USA-4 situé à l'intérieur de la zone de fracture Clarion-Clipperton au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique. Les personnes intéressées peuvent consulter à l'adresse ci-après une copie de ladite licence.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W. Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 1er novembre 1984

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS; DIVULGATION
D'INFORMATIONS

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Publication des coordonnées géographiques des secteurs visés par les licences d'exploitation minière des grands fonds marins délivrées à l'Ocean Minerals Company et au Kennecott Consortium.

Résumé : Le 29 août 1984, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a délivré à l'Ocean Minerals Company (OMCO) une licence (USA-1) autorisant ladite société à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins dans un secteur, d'une superficie de 165 533 km², situé au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique dans la zone de fonds marins généralement dénommée zone de fracture Clarion-Clipperton. Le 20 novembre 1984, l'OMCO a officiellement retiré sa demande tendant à préserver le caractère confidentiel de l'emplacement précis des secteurs visés par sa licence et a prié la NOAA d'en informer le public et de publier aussi les coordonnées géographiques pertinentes.

Le 29 octobre 1984, la NOAA a délivré au Kennecott Consortium (KCON) une licence (USA-4) autorisant ledit consortium à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins dans un secteur, d'une superficie de 65 000 km², situé au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique dans la zone de fonds marins généralement dénommée zone de fracture Clarion-Clipperton. Le 21 novembre 1984, le KCON a officiellement retiré sa demande tendant à préserver le caractère confidentiel de l'emplacement précis du secteurs visé par sa licence et a prié la NOAA d'en informer le public et de publier aussi les coordonnées géographiques pertinentes.

Conformément à ces demandes ainsi qu'aux dispositions du CFR, volume 15, titre 970, article 902 d) 5), la NOAA publie par la présente les coordonnées géographiques des secteurs visés par les licences délivrées à l'OMCO et au KCON.

La licence délivrée à l'OMCO s'applique à deux secteurs délimités par une ligne reliant les points suivants :

Secteur 1

<u>Point</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1	13° 40' N	128° 35' W
2	11° 40' N	128° 35' W
3	11° 40' N	131° 15' W
4	11° 30' N	131° 15' W
5	11° 30' N	132° 00' W
6	11° 40' N	132° 20' W
7	11° 40' N	133° 50' W
8	12° 50' N	133° 50' W
9	12° 50' N	132° 15' W
10	13° 20' N	132° 15' W
11	13° 20' N	130° 00' W
12	13° 40' N	130° 00' W
1	13° 40' N	128° 35' W

Secteur 2

<u>Point</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1	11° 50' N	145° 00' W
2	11° 50' N	143° 15' W
3	10° 45' N	143° 15' W
4	10° 45' N	142° 15' W
5	9° 45' N	142° 15' W
6	9° 45' N	142° 45' W
7	9° 15' N	142° 45' W
8	9° 15' N	143° 45' W
9	10° 00' N	143° 45' W
10	10° 00' N	144° 00' W
11	9° 45' N	144° 00' W
12	9° 45' N	144° 45' W
13	9° 30' N	144° 45' W
14	9° 30' N	145° 00' W
1	11° 50' N	145° 00' W

Le secteur visé par la licence délivrée au KCON est délimité par une ligne reliant les points suivants :

<u>Point</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1	14 20' N	128 00' W
2	14 20' N	126 15' W
3	13 45' N	126 15' W
4	13 45' N	125 20' W
5	12 15' N	125 20' W
6	12 15' N	127 00' W
7	11 40' N	127 00' W
8	11 40' N	127 43' W
9	12 00' N	127 43' W
10	12 00' N	128 00' W
1	14 20' N	128 00' W

Conformément à la politique en matière de divulgation énoncée dans l'Environmental Impact Statement (EIS) au sujet de la délivrance de licences à l'OMCO et au KCON, la NOAA expédiera des exemplaires du présent avis aux personnes, organisations et organismes ayant reçu l'EIS.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W. Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 23 novembre 1984

Le Directeur par intérim,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) James P. LAWLESS

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS;
DELIVRANCE D'UNE LICENCE D'EXPLORATION

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Annonce de la délivrance d'une licence d'exploration à l'Ocean Management Inc., sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions.

Résumé : En vertu du Deep Sea-Bed Hard Mineral Resources Act et du CFR, volume 15, titre 970, la National Oceanic and Atmospheric Administration a délivré, le 29 août 1984, à l'Ocean Management Inc. sise One New York Plaza, New York, N.Y. 10004, une licence autorisant ladite société à procéder à l'exploitation minière de grands fonds marins sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions, dans le site USA-2 situé à l'intérieur de la zone de fracture Clarion-Clipperton au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique. Les personnes intéressées peuvent consulter à l'adresse ci-après une copie de ladite licence.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 7 septembre 1984

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS;
DIVULGATION D'INFORMATIONS

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Publication des coordonnées géographiques du secteur visé par la licence d'exploitation minière des grands fonds délivrée à l'Ocean Management Inc.

Résumé : Le 29 août 1984, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a délivré à l'Ocean Management Inc. (OMI) une licence correspondant au site USA-2 et autorisant ladite société à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins dans un secteur, d'une superficie de 136 000 kilomètres carrés, situé au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique dans la zone de fonds marins généralement dénommée zone de fracture Clarion-Clipperton. L'OMI a maintenant officiellement retiré sa demande tendant à préserver le caractère confidentiel de l'emplacement précis du secteur visé par sa licence et a prié la NOAA d'en informer le public et de publier aussi les coordonnées pertinentes. Conformément à cette demande ainsi qu'aux dispositions du CFR, volume 15, titre 970, article 902 d) 5), la NOAA publie dans le présent avis les coordonnées géographiques du secteur visé par la licence délivrée à l'OMI.

La licence délivrée à l'OMI s'applique à un secteur délimité par une ligne reliant les points suivants :

<u>Point</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1	15° 25' N	134° 00' O
2	14° 00' N	134° 00' O
3	14° 00' N	133° 50' O
4	11° 30' N	133° 50' O
5	11° 30' N	136° 00' O
6	10° 50' N	136° 00' O
7	10° 50' N	137° 50' O
8	12° 30' N	137° 50' O
9	12° 30' N	136° 00' O
10	15° 25' N	136° 00' O
1	15° 25' N	134° 00' O

Conformément à la politique en matière de divulgation énoncée dans l'Environmental Impact Statement (EIS) au sujet de la délivrance de la licence à l'OMI, la NOAA expédiera des exemplaires du présent avis aux personnes, organisations et organismes ayant reçu l'EIS.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 6 décembre 1984

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS;
DELIVRANCE D'UNE LICENCE D'EXPLORATION

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Departement.

Objet : Annonce de la délivrance d'une licence d'exploration à Ocean Mining Associates sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions.

Résumé : En vertu du Deep Sea-Bed Hard Mineral Resources Act et du CFR, volume 15, titre 970, la National Oceanic and Atmospheric Administration a délivré, le 29 août 1984, à Ocean Mining Associates, Box 2, Gloucester Point, Va. 23062, une licence autorisant ladite société à procéder à l'exploration minière de grands fonds marins, sous réserve de certaines modalités, conditions et restrictions, dans le site USA-3 situé à l'intérieur de la zone de fracture Clarion-Clipperton au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique. Les personnes intéressées peuvent consulter à l'adresse ci-après une copie de ladite licence.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 7 septembre 1984

Le Directeur,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) Peter L. TWEEDT

**EXPLOITATION MINIERE DES GRANDS FONDS MARINS : DIVULGATION
D'INFORMATIONS**

Origine : National Oceanic and Atmospheric Administration, Commerce Department.

Objet : Publication des coordonnées géographiques du secteur visé par la licence d'exploitation minière des grands fonds marins délivrée à Ocean Mining Associates.

Résumé : Le 29 août 1984, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a délivré une licence correspondant au site USA-3 à Ocean Mining Associates (OMA) et autorisant ladite société à procéder à l'exploration minière des grands fonds marins, au nord-est de la partie équatoriale de l'océan Pacifique, dans la zone de fonds marins généralement dénommée zone de fracture Clarion-Clipperton. Le 26 octobre 1984, l'OMA a officiellement retiré sa demande tendant à préserver le caractère confidentiel de l'emplacement précis du secteur visé par sa licence et a prié la NOAA d'en informer le public et de publier aussi les coordonnées pertinentes. Conformément à cette demande ainsi qu'aux dispositions du CFR, volume 15, titre 970, article 902 d) 5), la NOAA publie dans le présent avis les coordonnées géographiques du secteur visé par la licence délivrée à l'OMA.

Le secteur visé par la licence délivrée à l'OMA est délimité par une ligne reliant les points suivants :

<u>Point</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1	15° 20' N	128° 35' O
2	15° 20' N	127° 50' O
3	15° 15' N	127° 50' O
4	15° 15' N	127° 46' O
5	15° 44' N	127° 46' O
6	15° 44' N	125° 20' O
7	16° 14' N	125° 20' O
8	16° 14' N	124° 20' O
9	16° 04' N	124° 20' O
10	16° 04' N	123° 25' O
11	15° 44' N	123° 25' O
12	15° 44' N	122° 20' O
13	14° 10' N	122° 20' O
14	14° 10' N	122° 45' O
15	13° 21' N	122° 45' O
16	13° 21' N	123° 00' O
17	12° 56' N	123° 00' O
18	12° 56' N	123° 35' O
19	14° 05' N	123° 35' O
20	14° 05' N	125° 00' O
21	13° 45' N	125° 00' O
22	13° 45' N	126° 15' O
23	14° 20' N	126° 15' O
24	14° 20' N	128° 00' O
25	12° 00' N	128° 00' O
26	12° 00' N	127° 43' O
27	11° 40' N	127° 43' O
28	11° 40' N	128° 35' O
1	15° 20' N	128° 35' O

Ce secteur (d'une superficie de 156 000 km² environ) comprend la plus grande partie du secteur d'une superficie d'environ 60 000 km², que la Deep Sea Ventures, Inc. (prédécesseur de l'OMA dont elle constitue à présent l'unité maritime opérationnelle) a revendiqué le 15 novembre 1974. A cette date, une notification de découverte d'un gisement et une demande de droits exclusifs d'exploitation minière ont été déposées auprès du Secrétaire d'Etat des Etats-Unis et la Deep Sea Ventures a assuré une large publicité à cet événement.

Conformément à la politique en matière de divulgation énoncée dans l'Environmental Impact Statement (EIS) au sujet de la délivrance de la licence à l'OMA, la NOAA expédiera des exemplaires du présent avis aux personnes, organisations et organismes ayant reçu l'EIS.

Pour tout complément d'information, s'adresser à : John W. Padan ou Laurence J. Aurbach, Ocean Minerals and Energy Division, Office of Ocean and Coastal Resource Management, National Ocean Service, NOAA, Suite 105, Page 1 Building, 2001 Wisconsin Avenue, N.W., Washington, D.C. 20235, (202) 653-8257.

Le 7 novembre 1984

Le Directeur par intérim,

Office of Ocean and Coastal
Resource Management,

(Signé) James P. BLIZZARD

B. TRAITES

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LES CONDITIONS
D'IMMATRICULATION DES NAVIRES*

Adoptée par la Conférence des Nations Unies sur les conditions
d'immatriculation des navires le 7 février 1986

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
Article premier - Objectifs	83
Article 2 - Définitions	83
Article 3 - Champ d'application	84
Article 4 - Dispositions générales	84
Article 5 - Administration maritime nationale	84
Article 6 - Identification et responsabilité	85
Article 7 - Participation des nationaux à la propriété des navires et aux équipages	86
Article 8 - Propriété des navires	86
Article 9 - Recrutement des équipages	86
Article 10 - Rôle des Etats du pavillon dans la gestion des sociétés propriétaires de navires et des navires	87
Article 11 - Registre des navires	88
Article 12 - Affrètement coque nue	89
Article 13 - Coentreprises	89
Article 14 - Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre	90
Article 15 - Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables	90
Article 16 - Dépositaire	90
Article 17 - Mise en application	90
Article 18 - Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion .	91
Article 19 - Entrée en vigueur	91
Article 20 - Révision et amendements	91
Article 21 - Effet des amendements	92
Article 22 - Dénonciation	92

* Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Document
TD/RS/CONF/23 du 13 mars 1986.

TABLE DES MATIERES (suite)

Pages

Annexes

I - Résolution 1	
Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre	93
II - Résolution 2	
Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables ..	94
III - Flottes marchandes dans le monde	95

Les Etats parties à la présente Convention,

Reconnaissant la nécessité de promouvoir l'expansion harmonieuse des transports maritimes mondiaux dans leur ensemble,

Rappelant la résolution 35/56 de l'Assemblée générale, du 5 décembre 1980, en annexe à laquelle figure la Stratégie internationale du développement pour la troisième Décennie des Nations Unies pour le développement, où il est notamment demandé, au paragraphe 128, que la participation des pays en développement au transport international des marchandises soit accrue,

Rappelant aussi que, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, il doit exister un lien authentique entre le navire et l'Etat du pavillon, et conscients de l'obligation faite à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon conformément au principe du lien authentique,

Estimant qu'à cette fin l'Etat du pavillon devrait avoir une administration maritime nationale compétente et adéquate,

Estimant aussi que, pour exercer effectivement son contrôle, l'Etat du pavillon devrait faire en sorte qu'il soit facile d'identifier les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire inscrit à son registre et de mettre en cause leur responsabilité,

Estimant en outre que des mesures visant à faciliter l'identification et la détermination de la responsabilité des personnes responsables des navires pourraient aider dans la lutte contre la fraude maritime,

Réaffirmant, sans préjudice de la présente Convention, que chaque Etat fixe les conditions de l'octroi de sa nationalité aux navires, de l'immatriculation des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon,

Animés par le désir qu'éprouvent les Etats souverains de résoudre dans un esprit de compréhension mutuelle et de coopération tous les problèmes relatifs aux conditions d'octroi de la nationalité aux navires et d'immatriculation des navires,

Considérant que rien dans la présente Convention n'est réputé porter atteinte à aucune des dispositions qui, dans les lois et règlement nationaux des Parties contractantes à la présente Convention, outrepassent les dispositions figurant dans ladite Convention,

Reconnaissant les domaines de compétence des institutions spécialisées et d'autres organismes des Nations Unies prévus dans leurs actes constitutifs respectifs, en tenant compte des accords qui ont pu être conclus entre l'Organisation des Nations Unies et les institutions, et entre certaines institutions et certains organismes dans des domaines déterminés,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Objectifs

Pour assurer ou, le cas échéant, renforcer le lien authentique entre l'Etat et les navires battant son pavillon, et pour exercer effectivement sur ces navires sa juridiction et son contrôle en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires de navires et des exploitants, comme en matière administrative, technique, économique et sociale, l'Etat du pavillon applique les dispositions figurant dans la présente Convention.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

Le terme "navire" s'entend de tout bâtiment de mer apte à naviguer par ses propres moyens qui est utilisé dans le commerce maritime international pour le transport de marchandises, de passagers ou de marchandises et de passagers, à l'exception des bâtiments de moins de 500 tonneaux de jauge brute;

L'expression "Etat du pavillon" s'entend de l'Etat dont un navire bat et a le droit de battre le pavillon;

Par "propriétaire" ou "propriétaire de navire" on entend, sauf indication claire en sens contraire, toute personne physique ou morale qui est inscrite au registre des navires de l'Etat d'immatriculation comme étant le propriétaire d'un navire;

Le terme "exploitant" désigne le propriétaire ou l'affréteur coque nue, ou toute autre personne physique ou morale chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affréteur coque nue;

L'expression "Etat d'immatriculation" s'entend de l'Etat sur le registre des navires duquel un navire est inscrit;

L'expression "registre des navires" s'entend du ou des registres officiels où sont consignés les éléments d'identification visés à l'article 11 de la présente Convention;

L'expression "Administration maritime nationale" s'entend de toute autorité d'Etat ou de tout organisme public qui est institué par l'Etat d'immatriculation conformément à sa législation et qui, en application de cette législation, est notamment responsable de la mise en oeuvre des accords internationaux relatifs aux transports maritimes et de l'application des règles et normes concernant les navires placés sous sa juridiction et son contrôle;

L'expression "affrètement coque nue" s'entend d'un contrat de location d'un navire pour une période de temps stipulée en vertu duquel le preneur a la pleine possession et l'entier contrôle du navire, y compris le droit d'engager le capitaine et l'équipage du navire, pour la durée du bail;

L'expression "pays fournisseur de main-d'oeuvre" s'entend d'un pays qui fournit des gens de mer pour servir à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un autre pays.

Article 3

Champ d'application

Le présent Accord s'applique à tous les navires définis à l'article 2.

Article 4

Dispositions générales

1. Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.
2. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon.
3. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat.
4. Aucun navire n'est inscrit simultanément sur les registres des navires de deux Etats ou plus, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 11 et de celles de l'article 12.
5. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

Article 5

Administration maritime nationale

1. L'Etat du pavillon a une administration maritime nationale compétente et adéquate soumise à sa juridiction et à son contrôle.
2. L'Etat du pavillon donne effet aux règles et normes internationales applicables concernant, en particulier, la sécurité des navires et des personnes à bord et la prévention de la pollution du milieu marin.
3. L'administration maritime de l'Etat du pavillon fait en sorte :
 - a) Que les navires qui battent le pavillon de l'Etat respectent ses lois et règlements concernant l'immatriculation des navires et les règles et normes applicables concernant, en particulier, la sécurité des navires et des personnes à bord, et la prévention de la pollution du milieu marin;
 - b) Que les navires qui battent le pavillon de l'Etat soient inspectés périodiquement par ses inspecteurs autorisés pour assurer le respect des règles et normes internationales applicables;
 - c) Que les navires qui battent le pavillon de l'Etat aient à bord des documents, en particulier des documents attestant le droit de battre son pavillon et les autres documents pertinents en cours de validité, y compris ceux qu'exigent les conventions internationales auxquelles l'Etat d'immatriculation est partie;
 - d) Que les propriétaires de navires qui battent le pavillon de l'Etat respectent les principes de l'immatriculation des navires conformément aux lois et règlements dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

4. L'Etat d'immatriculation exige tous les renseignements appropriés nécessaires à l'identification et à la responsabilité entière concernant les navires qui battent son pavillon.

Article 6

Identification et responsabilité

1. L'Etat d'immatriculation inscrit notamment, sur son registre des navires, des renseignements concernant le navire et son ou ses propriétaires. Des renseignements concernant l'exploitant, quand l'exploitant n'est pas le propriétaire, devraient figurer au registre des navires ou dans le registre officiel des exploitants tenu par le Service de l'immatriculation des navires, ou être aisément accessibles à ce dernier, conformément aux lois et règlements de l'Etat d'immatriculation. L'Etat d'immatriculation délivre des documents attestant l'immatriculation du navire.
2. L'Etat d'immatriculation prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que le propriétaire ou les propriétaires, l'exploitant ou les exploitants ou toute(s) autre(s) personne(s) qui peuvent être tenues responsables de la gestion et de l'exploitation des navires qui naviguent sous son pavillon puissent être facilement identifiés par les personnes ayant un intérêt légitime à obtenir ces renseignements.
3. Les registres des navires devraient être à la disposition de quiconque a un intérêt légitime à obtenir les renseignements qu'ils contiennent, conformément aux lois et règlements de l'Etat du pavillon.
4. Les Etats devraient faire en sorte que se trouvent à bord des navires battant leur pavillon des documents contenant des renseignements sur l'identité du propriétaire ou des propriétaires, de l'exploitant ou des exploitants, de la personne ou des personnes responsables de l'exploitation de ces navires, et tenir ces renseignements à la disposition des autorités de l'Etat du port.
5. Des livres de bord devraient être tenus sur tous les navires et conservés pendant un délai raisonnable après la date de la dernière mention, nonobstant toute modification du nom du navire, et toute personne ayant un intérêt légitime à obtenir les renseignements y figurant devrait pouvoir prendre connaissance et copie de ces livres, conformément aux lois et règlements de l'Etat du pavillon. Si un navire est vendu et immatriculé dans un autre Etat, les livres de bord couvrant la période antérieure à la vente devraient être conservés et toute personne ayant un intérêt légitime à obtenir les renseignements y figurant devrait pouvoir en prendre connaissance et copie, conformément aux lois et règlements du précédent Etat du pavillon.
6. Un Etat prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les navires qu'il immatricule ont des propriétaires ou des exploitants identifiables de manière adéquate aux fins de s'assurer de leur pleine responsabilité.
7. Les Etats devraient faire en sorte que les contacts directs entre les propriétaires de navires battant leur pavillon et leurs pouvoirs publics soient exempts de restrictions.

Article 7

Participation des nationaux à la propriété des navires et aux équipages

Eu égard aux dispositions relatives à la propriété des navires et au recrutement des équipages énoncées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et aux paragraphes 1 à 3 de l'article 9, respectivement, et sans préjudice de l'application d'aucune autre disposition de la présente Convention, l'Etat d'immatriculation est tenu d'observer soit les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 8, soit celles des paragraphes 1 à 3 de l'article 9, mais peut aussi observer les unes et les autres.

Article 8

Propriété des navires

1. Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'Etat du pavillon prend dans ses lois et règlements des dispositions sur la propriété des navires qui battent son pavillon.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'Etat du pavillon fait figurer dans ses lois et règlements, des dispositions appropriées sur la participation de ses nationaux en tant que propriétaires des navires qui battent son pavillon et sur le niveau de cette participation; ces lois et règlements devraient être suffisants pour permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon.

Article 9

Recrutement des équipages

1. Sous réserve des dispositions de l'article 7, un Etat d'immatriculation, dans l'application de la présente Convention, respecte le principe qu'une partie satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent son pavillon est constituée par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'Etat d'immatriculation.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 et conformément à l'objectif énoncé au paragraphe 1 du présent article, et en prenant les mesures nécessaires, l'Etat d'immatriculation tient compte des circonstances ci-après :
 - a) La disponibilité de gens de mer qualifiés dans l'Etat d'immatriculation;
 - b) Les accords multilatéraux ou bilatéraux, ou autres arrangements de tout type, valables et exécutoires selon la législation de l'Etat d'immatriculation;
 - c) L'exploitation rationnelle et économiquement viable de ses navires.
3. L'Etat d'immatriculation devrait appliquer les dispositions du paragraphe 1 à l'échelle du navire, de la société ou de la flotte.
4. L'Etat d'immatriculation, conformément à ses lois et règlements, peut autoriser des personnes d'autres nationalités à servir à bord des navires qui battent son pavillon conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention.

5. Suivant l'objectif fixé au paragraphe 1 du présent article, l'Etat d'immatriculation devrait, en coopération avec les propriétaires de navires, favoriser l'éducation et la formation de ses nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente sur son territoire.

6. L'Etat d'immatriculation fait en sorte :

a) Que le niveau et la compétence du personnel recruté pour les navires qui battent son pavillon soient tels qu'ils assurent le respect des règles et normes internationales applicables, en particulier pour ce qui concerne la sécurité en mer;

b) Que les conditions d'emploi à bord des navires qui battent son pavillon soient conformes aux règles et normes internationales applicables;

c) Qu'existent des procédures juridiques appropriées pour le règlement des différends civils entre les gens de mer employés à bord des navires qui battent son pavillon et leurs employeurs;

d) Que les gens de mer, nationaux et étrangers, aient accès aux voies de droit appropriées sur un pied d'égalité pour pouvoir faire valoir leurs droits contractuels dans leurs relations avec leurs employeurs.

Article 10

Rôle des Etats du pavillon dans la gestion des sociétés propriétaires de navires et des navires

1. L'Etat d'immatriculation, avant d'inscrire un navire sur son registre des navires, fait en sorte que la société propriétaire de navires ou qu'une société filiale propriétaire de navires soit établie et/ou ait son principal établissement sur son territoire, conformément à ses lois et règlements.

2. Si ni la société propriétaire de navires, ni une société filiale propriétaire de navires, ni le principal établissement de la société propriétaire de navires n'est installé dans l'Etat du pavillon, ce dernier fait en sorte avant d'inscrire un navire sur son registre des navires qu'il y ait un représentant ou un gérant qui soit un national de l'Etat du pavillon ou qui ait son domicile dans cet Etat. Ledit représentant ou gérant peut être une personne physique ou une personne morale dûment établie ou constituée en société dans l'Etat du pavillon, selon le cas, conformément à ses lois et règlements, et dûment habilitée à agir au nom et pour le compte du propriétaire de navire. En particulier, le représentant ou gérant devrait être susceptible de toute voie de droit et pouvoir être tenu des responsabilités du propriétaire de navire conformément aux lois et règlements de l'Etat d'immatriculation.

3. L'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte que la personne ou les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire battant son pavillon soient en mesure d'exécuter les obligations financières auxquelles l'exploitation dudit navire peut donner naissance pour couvrir les risques qui sont normalement assurés en matière de transports maritimes internationaux en cas de dommages aux tiers. A cette fin, l'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte que les navires battant son pavillon soient en mesure de présenter à tout moment des documents établissant qu'une garantie adéquate, telle qu'une assurance appropriée ou d'autres moyens équivalents, existe. En outre, l'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte qu'il existe un mécanisme approprié, qui

peut être une hypothèque maritime, une société mutuelle, un régime d'assurance des salaires, un régime de sécurité sociale, ou une garantie gouvernementale fournie par un organisme approprié du pays de la personne responsable, qu'il s'agisse d'un propriétaire ou d'un exploitant, pour garantir le paiement des salaires et autres sommes dues aux gens de mer employés sur les navires battant son pavillon en cas de défaut de paiement par leurs employeurs. L'Etat d'immatriculation peut aussi instituer tout autre mécanisme approprié à cet effet dans ses lois et règlements.

Article 11

Registre des navires

1. L'Etat d'immatriculation institue un registre des navires battant son pavillon qui est tenu selon les modalités fixées par ledit Etat et conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention. Les navires autorisés par les lois et règlements d'un Etat à naviguer sous son pavillon sont inscrits sur ce registre au nom du ou des propriétaires, ou, si les lois et règlements nationaux le prévoient, de l'affréteur coque nue.

2. Figurent notamment au registre :

a) Le nom du navire et, le cas échéant, son nom antérieur et l'immatriculation précédente;

b) Le lieu ou port d'immatriculation ou le port d'attache et le numéro ou la marque officiels d'identification du navire;

c) L'indicatif d'appel du navire, s'il en existe un;

d) Le nom des constructeurs, le lieu et l'année de construction du navire;

e) La description des principales caractéristiques techniques du navire;

f) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité du propriétaire ou de chacun des propriétaires;

et, sauf s'ils sont consignés dans un autre document public aisément accessible au service chargé de l'immatriculation dans l'Etat du pavillon :

g) La date de radiation ou de suspension de la précédente immatriculation du navire;

h) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité de l'affréteur coque nue, si les lois et règlements nationaux prévoient l'immatriculation des navires affrétés coque nue;

i) Le détail de toutes hypothèques ou autres charges analogues grevant le navire selon les dispositions des lois et règlements nationaux.

3. En outre, le registre devrait aussi indiquer :

a) S'il y a plus d'un propriétaire, la part du navire appartenant à chacun des propriétaires;

b) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité de l'exploitant si l'exploitant n'est pas le propriétaire ou l'affréteur coque nue.

4. Avant d'inscrire un navire sur son registre des navires, un Etat devrait s'assurer que l'immatriculation précédente, s'il y en a eu une, a été radiée.

5. Dans le cas d'un navire affrété coque nue, l'Etat devrait s'assurer que le droit de battre le pavillon du précédent Etat du pavillon est suspendu. Cette immatriculation est subordonnée à la présentation de la preuve de la suspension de l'immatriculation précédente relativement à la nationalité du navire sous l'autorité du précédent Etat du pavillon et de documents indiquant les caractéristiques des hypothèques éventuelles inscrites.

Article 12

Affrètement coque nue

1. Un Etat peut, sous réserve des dispositions de l'article 11 et conformément à ses lois et règlements, accorder l'immatriculation et le droit de battre son pavillon à un navire affrété coque nue par un affréteur dudit Etat, pour la durée de l'affrètement.

2. Lorsque des propriétaires de navires ou des affréteurs d'Etats parties à la présente Convention entreprennent des activités d'affrètement coque nue, les conditions d'immatriculation énoncées dans la présente Convention devraient être pleinement respectées.

3. Pour atteindre cet objectif, et aux fins de l'application des prescriptions de la présente Convention dans le cas d'un navire ainsi affrété coque nue, l'affréteur sera considéré comme en étant le propriétaire. La présente Convention n'a pas toutefois pour effet de créer, en ce qui concerne la propriété du navire affrété, d'autres droits que ceux énoncés dans le contrat d'affrètement coque nue considéré.

4. Conformément aux paragraphes 1 à 3 du présent article, les Etats devraient faire en sorte que les navires affrétés coque nue et battant leur pavillon soient pleinement soumis à leur juridiction et à leur contrôle.

5. L'Etat où le navire affrété coque nue est immatriculé s'assure, au moment de la radiation de l'immatriculation de ce navire, que cette radiation est notifiée au précédent Etat du pavillon.

6. Toutes les conditions et modalités, autres que celles qui sont mentionnées dans le présent article, concernant les relations entre les parties à un contrat d'affrètement coque nue, relèvent de la liberté de contracter de ces parties.

Article 13

Coentreprises

1. Les Parties contractantes à la présente Convention, conformément à leur politique nationale, à leur législation et aux conditions d'immatriculation prévues dans la présente Convention, devraient favoriser les coentreprises entre propriétaires de navires de pays différents, et devraient, à cette fin, adopter des mesures appropriées, notamment en protégeant les droits contractuels des parties aux coentreprises, pour promouvoir la constitution de ces coentreprises afin de développer leur secteur national des transports maritimes.

2. Les institutions de financement et les organismes d'aide régionaux et internationaux devraient être invités à contribuer comme il convient à la création et/ou au renforcement de coentreprises dans le secteur des transports maritimes dans les pays en développement, en particulier dans les pays les moins avancés.

Article 14

Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre

1. Afin de sauvegarder les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre, ainsi que de réduire au maximum les déplacements de main-d'oeuvre et les perturbations économiques qui pourraient en résulter dans ces pays, et en particulier dans les pays en développement, par suite de l'adoption de la présente Convention, il faudrait notamment appliquer d'urgence les mesures indiquées dans la résolution 1 annexée à la présente Convention.

2. Pour créer des conditions propices à l'éventuelle conclusion de contrats ou de conventions entre les propriétaires de navires ou les exploitants et les syndicats de gens de mer ou d'autres organismes représentatifs des gens de mer, des accords bilatéraux peuvent être conclus entre les Etats du pavillon et des pays fournisseurs de main-d'oeuvre concernant l'emploi des gens de mer de ces pays fournisseurs de main-d'oeuvre.

Article 15

Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables

Afin de réduire au maximum les effets économiques défavorables qui pourraient se produire dans les pays en développement en raison de l'adaptation et de l'application des conditions voulues pour répondre aux obligations établies par la présente Convention, il faudrait notamment appliquer d'urgence les mesures indiquées dans la résolution 2 annexée à la présente Convention.

Article 16

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 17

Mise en application

1. Les Parties contractantes adopteront toutes dispositions législatives ou autres mesures nécessaires pour l'application de la présente Convention.

2. Chaque Partie contractante communiquera au dépositaire, dans les délais appropriés, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qu'il aura adoptées pour l'application de la présente Convention.

3. Le dépositaire transmettra à toutes les Parties contractantes, à leur demande, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qui lui aura été communiqué en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention selon l'une des procédures suivantes :
 - a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation et suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) Adhésion.
2. La présente Convention sera ouverte à la signature du 1er mai 1986 au 30 avril 1987 inclus au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, et demeurera ensuite ouverte à l'adhésion.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du dépositaire.

Article 19

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle 40 Etats au moins, dont le tonnage combiné représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial, seront devenus Parties contractantes conformément à l'article 18. Aux fins du présent article, le tonnage sera réputé être celui qui figure dans l'annexe III de la présente Convention.
2. Pour tout Etat qui deviendra Partie contractante à la présente Convention après la réalisation des conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article, la Convention entrera en vigueur, pour cet Etat, 12 mois après que cet Etat sera devenu Partie contractante.

Article 20

Révision et amendements

1. A l'expiration d'une période de huit ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, une Partie contractante peut, par voie de communication écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, proposer des amendements précis à la présente Convention et demander la convocation d'une conférence pour examiner les amendements proposés. Le Secrétaire général transmet cette communication à toutes les Parties contractantes. Si, dans les 12 mois à compter de la date où la communication a été transmise, les deux cinquièmes au moins des Parties contractantes répondent favorablement à cette demande, le Secrétaire général convoque la conférence de révision.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies transmet à toutes les Parties contractantes le texte de toutes propositions d'amendements, ou d'opinions les concernant, six mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence de révision.

Article 21

Effet des amendements

1. Les décisions d'une conférence de révision concernant des amendements sont prises par consensus ou, si demande en est faite, par un vote à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes. Les amendements adoptés par cette conférence sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes aux fins de ratification, acceptation ou approbation, ainsi qu'à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation d'amendements adoptés par une conférence de révision s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du dépositaire.

3. Tout amendement adopté par une conférence de révision entre en vigueur uniquement pour les Parties contractantes qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation par les deux tiers des Parties contractantes. Pour tout Etat qui ratifie, accepte ou approuve un amendement après sa ratification, son acceptation ou son approbation par les deux tiers des Parties contractantes, l'amendement entre en vigueur un an après sa ratification, son acceptation ou son approbation par cet Etat.

4. Tout Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement est, s'il n'exprime pas une intention différente, réputé :

- a) Partie à la présente Convention telle qu'elle a été amendée; et
- b) Partie à la Convention non amendée à l'égard de toute Partie contractante non liée par l'amendement.

Article 22

Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention à tout moment en adressant une notification écrite à cet effet au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de cette notification par le dépositaire, à moins qu'un délai plus long n'ait été spécifié dans la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leurs signatures ci-dessous aux dates indiquées.

FAIT à Genève, le 7 février 1986, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

ANNEXE I

Résolution 1

Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs
de main-d'oeuvre

La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Ayant adopté la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Recommande ce qui suit :

1. Les pays fournisseurs de main-d'oeuvre devraient contrôler les activités des entreprises relevant de leur juridiction qui fournissent des équipages pour des navires battant pavillon d'un autre pays, de façon à faire en sorte que les conditions contractuelles offertes par ces entreprises évitent les abus et contribuent au bien-être des équipages. Pour assurer la protection de leurs gens de mer, les pays fournisseurs de main-d'oeuvre peuvent notamment exiger des propriétaires de navires ou des exploitants employant cette main-d'oeuvre ou d'autres organismes appropriés une garantie adéquate du type de celle qui est mentionnée à l'article 10;

2. Les pays fournisseurs de main-d'oeuvre peuvent se consulter en vue d'harmoniser autant que possible leurs politiques concernant les conditions auxquelles ils fourniront de la main-d'oeuvre conformément aux présents principes et ils pourront, au besoin, harmoniser leur législation dans ce domaine;

3. La CNUCED, le PNUD et les autres organismes internationaux compétents devraient aider les pays en développement fournisseurs de main-d'oeuvre qui le leur demandent à élaborer, en matière d'immatriculation des navires, une législation appropriée et susceptible d'inciter les propriétaires à immatriculer leurs navires sur les registres de ces pays, compte tenu de la présente Convention;

4. Le BIT devrait aider les pays fournisseurs de main-d'oeuvre qui le lui demandent à adopter des mesures propres à réduire au maximum les déplacements de main-d'oeuvre et les perturbations économiques que l'adoption de la présente Convention pourrait éventuellement entraîner dans les pays fournisseurs de main-d'oeuvre;

5. Les organismes internationaux compétents au sein du système des Nations Unies devraient aider les pays fournisseurs de main-d'oeuvre qui le leur demandent à dispenser un enseignement général et professionnel à leurs gens de mer, notamment en fournissant des moyens de formation et des équipements.

ANNEXE II

Résolution 2

Mesures pour réduire au maximum les effets
économiques défavorables

La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Ayant adopté la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Recommande ce qui suit :

1. La CNUCED, le PNUD, l'OMI et les autres organismes internationaux appropriés devraient aussi fournir, sur demande, une assistance technique et financière aux pays susceptibles d'être affectés par la présente Convention pour élaborer et mettre en application une législation moderne et efficace pour le développement de leur flotte conformément aux dispositions de la présente Convention;
2. Le BIT et les autres organismes internationaux appropriés devraient aussi fournir sur demande une assistance à ces pays pour l'élaboration et l'exécution de programmes d'enseignement et de formation à l'intention des gens de mer selon qu'il conviendra;
3. Le PNUD, la Banque mondiale et les autres organismes internationaux appropriés devraient fournir sur demande à ces pays une assistance technique et financière pour l'application de nouveaux plans, programmes et projets de développement nationaux en vue de surmonter le bouleversement économique qui pourrait résulter de l'adoption de la présente Convention.

ANNEXE III

Flottes marchandes dans le mondeNavires de 500 tjb ou plusAu 1er juillet 1985

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
Afrique du Sud	501 386
Albanie	52 698
Algérie	1 332 863
Allemagne, République fédérale d'	5 717 767
Angola	71 581
Arabie saoudite	2 868 689
Argentine	2 227 252
Australie	1 877 560
Autriche	134 225
Bahamas	3 852 385
Bahreïn	26 646
Bangladesh	300 151
Barbade	4 034
Belgique	2 247 571
Bénin	2 999
Birmanie	94 380
Bolivie	14 913
Brésil	5 935 899
Bulgarie	1 191 419
Cameroun	67 057
Canada	841 048
Cap-Vert	8 765
Chili	371 468
Chine	10 167 450
Chypre	8 134 083
Colombie	357 668
Comores	649
Costa Rica	12 616
Côte d'Ivoire	124 706
Cuba	784 664

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
Danemark	4 677 360
Djibouti	2 066
Dominique	500
Egypte	835 995
Emirats arabes unis	805 318
Equateur	417 372
Espagne	5 650 470
Etats-Unis d'Amérique	13 922 244
Ethiopie	54 499
Fidji	20 145
Finlande	1 894 485
France	7 864 931
Gabon	92 687
Gambie	1 597
Ghana	99 637
Grèce	30 751 092
Guatemala	15 569
Guinée	598
Guinée équatoriale	6 412
Guyana	3 888
Honduras	301 786
Hongrie	77 182
Iles Féroé	39 333
Iles Salomon	1 018
Inde	6 324 145
Indonésie	1 604 427
Iran (République islamique d')	2 172 401
Iraq	882 715
Irlande	161 304
Islande	69 460
Israël	541 035
Italie	8 530 108
Jamahiriya arabe libyenne	832 450
Jamaïque	7 473
Japon	37 189 376

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
Jordanie	47 628
Kampuchea démocratique	998
Kenya	1 168
Kiribati	1 480
Koweït	2 311 813
Liban	461 525
Libéria	57 985 747
Madagascar	63 115
Malaisie	1 708 599
Maldives	125 958
Malte	1 836 948
Maroc	377 702
Maurice	32 968
Mauritanie	1 581
Mexique	1 282 048
Monaco	3 268
Mozambique	17 013
Nauru	64 829
Nicaragua	15 869
Nigéria	396 525
Norvège	14 567 326
Nouvelle-Zélande	266 285
Oman	10 939
Ouganda	3 394
Pakistan	429 973
Panama	39 366 187
Papouasie-Nouvelle-Guinée	10 671
Paraguay	38 440
Pays-Bas	3 628 871
Pérou	640 968
Philippines	4 462 291
Pologne	2 966 534
Portugal	1 280 065
Qatar	339 725
République arabe syrienne	40 506

Tonnage brut
immatriculé
(tjb)

République de Corée	6 621 898
République démocratique allemande	1 235 840
République dominicaine	35 667
République populaire démocratique de Corée	470 592
Roumanie	2 769 937
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	13 260 290
Bermudes	969 081
Gibraltar	568 247
Hong Kong	6 820 100
Iles Caïmanes	313 755
Iles Turques et Caïques	513
Iles Vierges britanniques	1 939
Montserrat	711
Sainte-Hélène	3 150
Total (Royaume-Uni)	21 937 786
Saint-Vincent-et-Grenadines	220 490
Samoa	25 644
Sénégal	19 426
Singapour	6 385 919
Somalie	22 802
Soudan	92 700
Sri Lanka	617 628
Suède	2 951 227
Suisse	341 972
Suriname	11 181
Tanzanie, République-Unie de	43 471
Tchécoslovaquie	184 299
Thaïlande	550 585
Togo	52 677
Tonga	13 381
Trinité-et-Tobago	9 370
Tunisie	274 170
Turquie	3 532 350
Union des Républiques socialistes soviétiques	16 767 526

Tonnage brut
immatriculé
(tjb)

Uruguay	144 907
Vanuatu	132 979
Venezuela	900 305
Viet Nam	277 486
Yémen démocratique	4 229
Yougoslavie	2 648 415
Zaïre	70 127
Non répartis	<u>4 201 669</u>
Total mondial	<u>383 533 282</u>

Source : Chiffres calculés à partir de données communiquées par les Lloyd's Shipping Information Services (Londres).

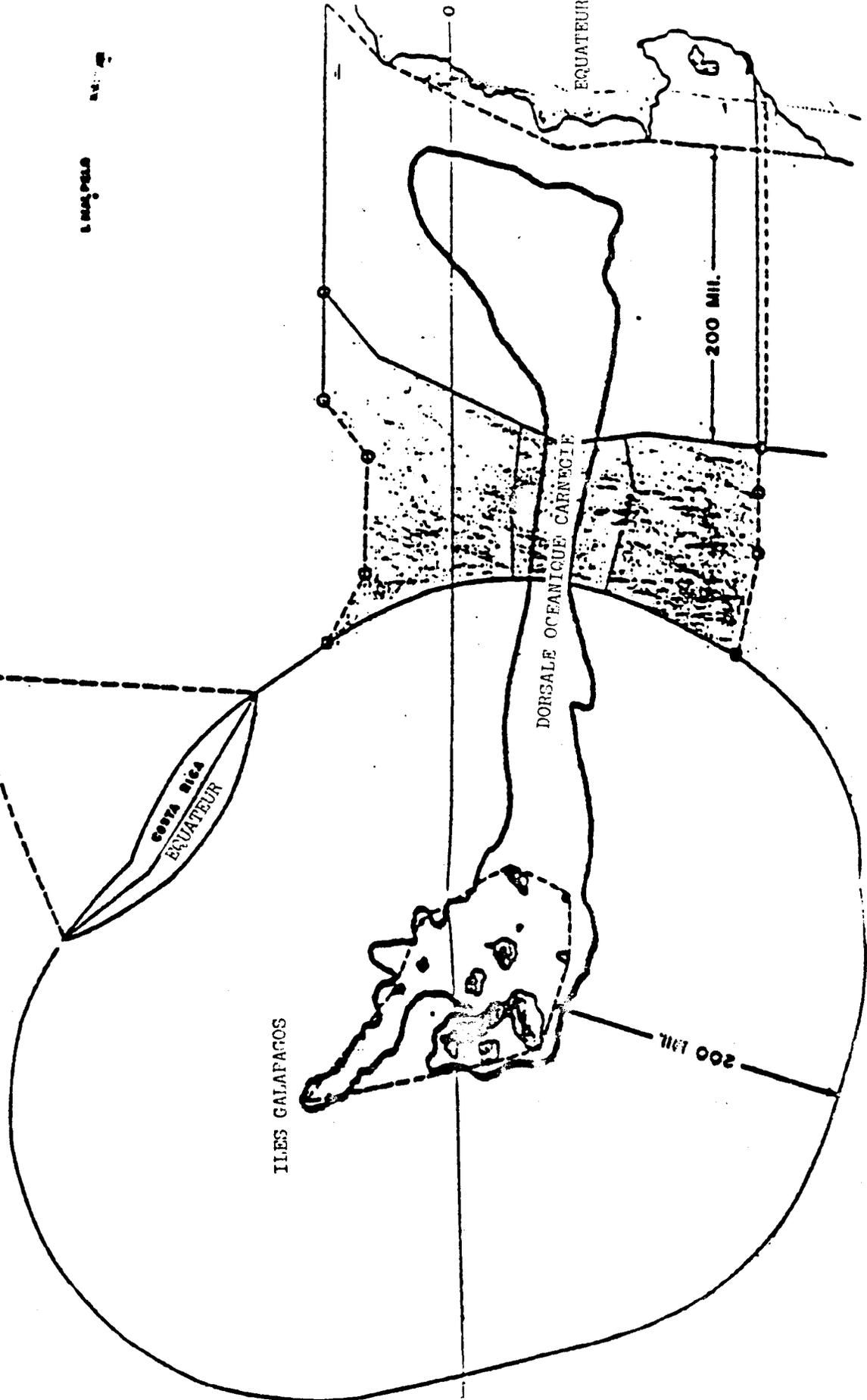
Notes : i) Types de navires considérés :

- Pétroliers
- Pétroliers-transporteurs de produits chimiques
- Transporteurs de produits chimiques
- Navires-citernes de types divers
- Transporteurs de gaz liquéfié
- Vraquiers-pétroliers (y compris minéraliers-pétroliers)
- Minéraliers et vraquiers
- Navires de charge classiques
- Porte-conteneurs (cellulaires intégraux et porte-barges)
- Transporteurs de véhicules
- Transbordeurs, navires à passagers et cargos mixtes
- Transporteurs de bétail

ii) A l'exception de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs des Etats-Unis et du Canada.

L'EST SUCCO
COSTA RICA

L'EST SUCCO
COSTA RICA



ILES GALAPAGOS

DORSALE OCEANIQUE CARNEGIE

EQUATEUR

200 MIL.

200 MIL.

C. DECLARATIONS FAITES PAR LES ETATS

1. DECLARATION DU CHILI

[Original : espagnol]

Ile de Pâques et île Sala y Gomez :

Le Chili annonce l'extension de sa souveraineté sur les fonds marins et leur sous-sol

Dans sa déclaration officielle adressée à la communauté internationale, le Ministre des affaires étrangères a fixé les nouvelles limites de la souveraineté de son pays sur le plateau continental à 350 milles marins et a exposé les fondements juridiques de sa décision.

Le Gouvernement du Chili a fait part à la communauté internationale de sa décision d'étendre sa souveraineté sur le plateau continental de l'île de Pâques et sur celui de l'île Sala y Gomez jusqu'à 350 milles marins.

Le Ministère des affaires étrangères a publié hier la déclaration officielle suivante sur la question :

"Considérant que :

1. Le 23 juin 1947, le Président du Chili, Gabriel González Videla, dans sa déclaration officielle relative à la juridiction maritime a, au nom de son gouvernement, confirmé et proclamé la souveraineté de son pays sur toute l'étendue du plateau continental adjacent aux côtes continentales et insulaires du territoire national, quelle qu'en soit la profondeur, revendiquant par là même toutes les richesses naturelles existant sur ledit plateau et dans son sous-sol, qu'elles soient connues ou à découvrir.
2. Le troisième paragraphe du point 3 de la déclaration sur la zone maritime, signée le 18 août 1952 à la première conférence sur l'exploitation et la conservation des ressources maritimes, par les Gouvernements du Chili, de l'Equateur et du Pérou, proclamait que la juridiction et la souveraineté exclusives sur la zone maritime indiquée (jusqu'à une distance de 200 milles marins) s'étendaient également sur les fonds marins et leur sous-sol.
3. Le paragraphe 1 de l'article 77 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dont notre pays est signataire, dispose que l'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.
4. Le paragraphe 6 de l'article 76 de la Convention susmentionnée stipule que 'nonobstant le paragraphe 5, sur une dorsale sous-marine, la limite extérieure du plateau continental ne dépasse pas une ligne tracée à 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale'.
5. En vertu de l'article 121 de la Convention susmentionnée sur le droit de la mer, 'la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicable aux autres territoires terrestres'.

Il est ici déclaré :

1) Que le Gouvernement du Chili, détenteur de la souveraineté sur l'île de Pâques et l'île Sala y Gomez dans l'océan Pacifique, déclare et annonce à la communauté internationale que sa souveraineté sur le plateau continental de chacune de ces deux îles s'étend jusqu'à 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de l'île.

2) Que le Gouvernement du Chili se réserve le droit de faire, en temps voulu, toute déclaration qu'il jugera utile concernant la souveraineté du Chili sur ses autres possessions océaniques.

Santiago, le 15 septembre 1985"

2. DECLARATION DE L'EQUATEUR

[Original : espagnol]

"Leon Febres Cordera Ribadeneyra, président constitutionnel de la République,
CONSIDERANT :

Que la dorsale océanique Carnégie, qui s'étend entre la mer territoriale continentale de l'Equateur et la mer territoriale entourant les îles Galapagos, se trouve à des profondeurs inférieures à 2 500 mètres;

Que des recherches scientifiques ont révélé la présence de ressources naturelles importantes dans les fonds marins et leur sous-sol de cette zone marine;

Que le droit international de la mer reconnaît aux Etats côtiers le pouvoir de fixer les limites de leurs plateaux continentaux à une distance n'excédant pas 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres;

Que le Gouvernement a le devoir de protéger les droits souverains de l'Equateur sur le plateau continental et sur ses ressources;

DECLARE :

Que le plateau continental de l'Equateur est constitué non seulement du plateau continental et insulaire situé dans sa mer territoriale large de 200 milles marins, mais aussi des fonds marins et de leur sous-sol situé entre la mer territoriale continentale de l'Equateur et sa mer territoriale insulaire autour des îles Galapagos, jusqu'à 100 milles marins mesurés à partir de l'isobathe de 2 500 mètres. Les autorités équatoriennes proposeront donc une réforme appropriée de la législation afin de protéger les droits souverains de la République en ce qui concerne le plateau continental susmentionné, compte tenu de l'évolution ultérieure de la législation nationale et des principes du droit international de la mer reconnus par l'Equateur et la communauté internationale.

Quito, le 19 septembre 1985"

3. DECLARATION DE LA THAÏLANDE

[Original : espagnol]

La Mission permanente de la Thaïlande auprès de l'Organisation des Nations Unies a fait parvenir au Secrétaire général de l'Organisation une note datée du 9 décembre 1985, dont le texte est le suivant :

Déclaration faite par le Ministre des affaires étrangères de la Thaïlande à propos des réclamations présentées par le Viet Nam concernant les prétendues eaux historiques et la délimitation des lignes de base

Le Ministre des affaires étrangères de la Thaïlande se réfère aux transactions et déclarations suivantes :

- 1) Le prétendu "Accord du 7 juillet 1982 entre le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam et le Gouvernement de la République populaire du Kampuchea relatif aux eaux historiques du Viet Nam et à celles du Kampuchea" qui a été annoncé le 2 juillet 1982 par l'intermédiaire de l'Agence de presse vietnamienne à Hanoi;
- 2) La déclaration faite le 12 novembre 1982 par le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam concernant la ligne de base de la mer territoriale du Viet Nam dont le texte a été distribué comme document officiel de l'Assemblée générale (A/37/697, 6 décembre 1982)*;
- 3) La déclaration faite le 5 juin 1984 par le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam concernant l'espace aérien du Viet Nam, dont le texte a été distribué comme document officiel de l'Assemblée générale (A/39/309 du 21 juin 1984).

Le Gouvernement thaïlandais a étudié avec soin les réclamations présentées dans l'Accord et les déclarations susmentionnés, et souhaite exposer sa position sur le sujet comme suit :

En ce qui concerne les réclamations relatives aux prétendues "eaux historiques" qui visent l'appropriation de certaines zones maritimes du golfe de Thaïlande et du golfe du Tonkin (golfe de Bac Bo) et leur sujétion au régime des eaux intérieures, le Gouvernement thaïlandais estime que de telles revendications ne sont pas justifiables au vu des principes et des règles applicables du droit international.

En ce qui concerne la déclaration définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale et les autres zones maritimes du Viet Nam, le Gouvernement thaïlandais considère que le tracé des lignes de base de la mer territoriale du Viet Nam entre les points 0 et A7 n'est pas conforme aux règles bien établies du droit international telles qu'elles sont codifiées dans l'article 4 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë du 29 avril 1958 et confirmées dans l'article 7 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et dont le Viet Nam est signataire.

* Pour le texte de la déclaration, voir document A/37/697, p. 2.

Dans la mesure où la déclaration du Viet Nam concernant son espace aérien tend à affirmer la souveraineté vietnamienne sur les prétendues "eaux historiques" du golfe de Thaïlande et du golfe du Tonkin, aussi bien que sur les eaux situées en deçà desdites lignes de base, le Gouvernement thaïlandais, conformément à la position exposée plus haut, se sent obligé de rejeter une telle réclamation comme étant contraire au droit international.

Le Gouvernement thaïlandais réserve donc tous les droits que lui confère le droit international en ce qui concerne les zones maritimes en question et l'espace aérien susjacent.

A propos du prétendu accord sur les eaux historiques du Viet Nam et du Kampuchea, le Gouvernement thaïlandais en profite pour réaffirmer que le soi-disant Gouvernement de la République populaire du Kampuchea ne représente en aucune façon le Kampuchea et ne saurait être considéré comme représentant ce pays, qui ne peut être représenté que par le gouvernement de coalition du Kampuchea démocratique présidé par Samdech Norodom Sihanouk, le seul gouvernement légitime du Kampuchea reconnu à une majorité écrasante par les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies. Tout accord prétendument signé ou toute déclaration prétendument faite par le soi-disant Gouvernement de la République populaire du Kampuchea est donc dépourvu de tout effet juridique.

Le 22 novembre 1985

D. DECISION JUDICIAIRE

DEMANDE EN REVISION ET EN INTERPRETATION DE L'ARRET DU 24 FEVRIER 1982
EN L'AFFAIRE DU PLATEAU CONTINENTAL (TUNISIE/JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE),
10 DECEMBRE 1985

Arrêt de la Cour internationale de Justice

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

Aujourd'hui, 10 décembre 1985, la Cour internationale de Justice a rendu sa décision sur la demande en révision et en interprétation présentée par la Tunisie contre la Jamahiriya arabe libyenne en ce qui concerne l'arrêt rendu le 24 février 1982 en l'affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne).

A l'unanimité

- La Cour déclare irrecevable la demande tendant à une révision de l'arrêt du 24 février 1982;
- Elle déclare recevable la demande tendant à une interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en tant qu'elle concerne le premier secteur de la délimitation envisagé dans cet arrêt, indique l'interprétation qu'il convient d'en donner à cet égard, et dit ne pouvoir faire droit à la conclusion présentée par la Tunisie relativement à ce secteur;

* Communiqué de la CIJ No 85/21 du 10 décembre 1985.

- Elle dit que la demande de rectification d'une erreur matérielle formulée par la Tunisie est sans objet et qu'il n'y a dès lors pas lieu à statuer à son sujet;
- Elle déclare recevable la demande tendant à l'interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en tant qu'elle concerne le point le plus occidental du golfe de Gabès dans le deuxième secteur de la délimitation envisagé dans cet arrêt, indique l'interprétation qu'il convient d'en donner à cet égard, et dit ne pas pouvoir retenir la conclusion présentée par la Tunisie relativement à ce secteur;
- Elle dit qu'il n'y a pas lieu pour le moment que la Cour ordonne une expertise en vue de déterminer les coordonnées exactes du point le plus occidental du golfe de Gabès.

Le texte complet du dispositif figure aux pages 11 et 12 du présent communiqué. [Voir p. 194 du présent Bulletin.]

La Cour internationale de Justice était composée comme suit : M. Nagendra Singh, président; M. de Lacharrière, vice-président; MM. Lachs, Ruda, Elias, Oda, Ago, Sette-Camara, Schwebel, Mbaye, Bedjaoui, Ni, juges; Mme Bastid, M. Jiménez de Aréchaga, juges ad hoc.

MM. Ruda, Oda et Schwebel, juges, et Mme Bastid, juge ad hoc, joignent à l'arrêt les exposés de leur opinion individuelle.

Les juges intéressés définissent et expliquent dans ces opinions la position qu'ils prennent sur certains points traités dans l'arrêt. On en trouvera un bref aperçu à l'annexe 1 au présent communiqué.

Le texte imprimé de l'arrêt sera disponible dans les prochaines semaines (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 une analyse de l'arrêt. Cette analyse, préparée par le Greffe pour faciliter le travail de la presse, n'engage en aucune façon la Cour. Elle ne saurait être citée à l'encontre du texte même de l'arrêt, dont elle ne constitue pas une interprétation.

L'analyse de l'arrêt est précédée, à toutes fins utiles, d'un rappel partiel du dispositif de l'arrêt du 24 février 1982.

Rappel partiel du dispositif de l'arrêt du 24 février 1982

Il paraît utile de rappeler le dispositif de l'arrêt du 24 février 1982 auquel la Cour se réfère fréquemment dans la décision de ce jour.

La Cour y énonce les principes et règles du droit international applicables à la délimitation des zones de plateau continental relevant respectivement de la Tunisie et de la Jamahiriya arabe libyenne dans la région en litige. Elle énumère les circonstances pertinentes dont il faut tenir compte pour aboutir à une délimitation équitable et précise la méthode pratique à utiliser pour la délimitation.

La délimitation qui ressort de la méthode indiquée par la Cour se divise en deux secteurs :

"Dans le premier secteur, le plus proche des côtes des parties, le point de départ de la ligne de délimitation est l'intersection de la limite extérieure de la mer territoriale des parties et d'une ligne droite tirée du point frontière de Ras Ajdir et passant par le point 33° 55' N 12° E, à un angle de 26° environ à l'est du méridien, correspondant à l'angle de la limite nord-ouest des concessions pétrolières libyennes No NC 76, 137, NC 41 et NC 53, laquelle est alignée sur la limite sud-est du permis tunisien dit 'Permis complémentaire off shore du golfe de Gabès' (21 octobre 1966); à partir du point d'intersection ainsi déterminé, la ligne de délimitation entre les deux plateaux continentaux se dirigera vers le nord-est selon le même angle en passant par le point 33° 55' N 12° E, jusqu'à ce qu'elle rencontre le parallèle du point le plus occidental de la côte tunisienne entre Ras Kaboudia et Ras Ajdir, à savoir le point le plus occidental de la ligne de rivage (laisse de basse mer) du golfe de Gabès;

Dans le deuxième secteur, s'étendant vers le large au-delà du parallèle passant par le point le plus occidental du golfe de Gabès, la ligne de délimitation entre les deux zones de plateau continental s'infléchira vers l'est de manière à tenir compte des îles Kerkennah; c'est-à-dire que la ligne de délimitation sera parallèle à une ligne tracée à partir du point le plus occidental du golfe de Gabès et constituant la bissectrice de l'angle formé par une ligne reliant ce point à Ras Kaboudia et une autre ligne partant du même point et longeant la côte des Kerkennah du côté du large, de sorte que la ligne de délimitation parallèle à ladite bissectrice formera un angle de 52° avec le méridien; la longueur de la ligne de délimitation vers le nord-est est une question qui n'entre pas dans la compétence de la Cour en l'espèce, étant donné qu'elle dépendra de délimitations à convenir avec des Etats tiers."

On trouvera en annexe une reproduction de la carte No 3 jointe à l'arrêt de 1982 qui était établie à des fins purement illustratives.

Analyse de l'arrêt

Dans la requête introductive d'instance qu'elle a déposée le 27 juillet 1984, la Tunisie a soumis à la Cour plusieurs demandes distinctes, à savoir une demande en révision de l'arrêt rendu par la Cour le 24 février 1982 (ci-après "l'arrêt de 1982") présentée sur la base de l'article 61 du Statut de la Cour, une demande en interprétation de cet arrêt présentée en vertu de l'article 60 du Statut, et une demande de rectification d'erreur matérielle. A cela s'est ajoutée plus tard une demande tendant à ce que la Cour ordonne une expertise. La Cour statuera sur ces demandes dans un même arrêt.

Question de la recevabilité de la requête en révision (par. 11 à 40)

Aux termes de l'article 61 du Statut, la procédure de révision s'ouvre par un arrêt de la Cour déclarant la requête recevable pour les motifs envisagés par le Statut. Une procédure sur le fond ne s'engage que si la Cour a déclaré la requête recevable. La Cour doit donc se prononcer d'abord sur la recevabilité de la requête en révision de l'arrêt de 1982 présentée par la Tunisie. Les conditions de recevabilité sont indiquées à l'article 61 dont les paragraphes 1, 4 et 5 sont ainsi conçus :

"1. La révision de l'arrêt ne peut être éventuellement demandée à la Cour qu'en raison de la découverte d'un fait de nature à exercer une influence décisive et qui, avant le prononcé de l'arrêt, était inconnu de la Cour et de la partie qui demande la révision, sans qu'il y ait, de sa part, faute à l'ignorer.

...

4. La demande en révision devra être formée au plus tard dans le délai de six mois après la découverte du fait nouveau.

5. Aucune demande de révision ne pourra être formée après l'expiration d'un délai de 10 ans à dater de l'arrêt."

Le fait qui, selon la Tunisie, était inconnu de la Cour et d'elle-même avant le prononcé de l'arrêt de 1982 est le texte de la résolution du Conseil des ministres libyen du 28 mars 1968 déterminant le "véritable tracé" de la limite nord-ouest d'une concession pétrolière, dite concession No 137, accordée par la Libye et dont il est fait état dans l'arrêt, en particulier dans le dispositif.

La Tunisie affirme que le tracé de cette limite est très différent de celui qui résulte des diverses descriptions données par la Libye devant la Cour lors de la procédure relative à l'arrêt de 1982. Elle fait en outre observer que la ligne de délimitation passant par le point 33° 55' N 12° E attribuerait à la Libye des zones de plateau continental se trouvant à l'intérieur du permis tunisien de 1966 contrairement à ce qui a été clairement décidé par la Cour dont, selon elle, toute la décision repose sur l'idée d'alignement entre les permis et concessions accordés par les deux parties et sur l'absence de chevauchement des prétentions en résultant jusqu'en 1974.

Sans contester les faits géographiques relatifs aux positions des limites des concessions considérées, telles qu'elles sont indiquées par la Tunisie, la Libye relève qu'elle n'a nullement présenté un tableau déformé de ses concessions. Elle s'est abstenue de toute déclaration sur les liens précis entre la concession libyenne No 137 et le permis tunisien de 1966 et s'est bornée à indiquer l'existence d'une démarcation commune à ces deux concessions, suivant une direction d'à peu près 26° à partir de Ras Ajdir.

La Libye conteste cependant la recevabilité de la requête en révision pour des raisons de fait et de droit. Elle ne remplirait selon elle aucune des conditions énoncées dans l'article 61 du Statut, sauf pour ce qui est du délai de 10 ans prévu au paragraphe 5. Elle affirme en effet :

- Que la Tunisie avait connaissance du fait qu'elle invoque aujourd'hui, au moment où l'arrêt de 1982 a été rendu, ou en tout cas plus de six mois avant le dépôt de la requête,
- Que si la Tunisie n'en avait pas connaissance, il y avait de sa part, faute à l'ignorer, et
- Que la Tunisie n'a pas établi que le fait découvert était "de nature à exercer une influence décisive".

La Cour rappelle que tout ce qui est connu de la Cour doit être présumé également connu de la partie qui demande la révision et une partie ne peut prétendre avoir ignoré un fait produit régulièrement devant elle.

La Cour examine la question soulevée par la Tunisie en partant de l'idée que le fait censé ne pas avoir été connu en 1982 concernait uniquement les coordonnées définissant la limite de la concession No 137 puisque l'existence d'un chevauchement entre le bord nord-ouest de la concession libyenne No 137 et le bord sud-est du permis tunisien pouvait difficilement échapper à la Tunisie. Elle note que, selon la Libye, les indications données à la Cour étaient en elles-mêmes exactes mais que les coordonnées précises de la concession No 137 n'ont été soumises à la Cour par aucune des parties de sorte que la Tunisie n'aurait pas été en mesure de s'assurer de la situation exacte de la concession libyenne d'après les pièces de procédure et autres documents alors soumis à la Cour. La Cour doit cependant rechercher si, en l'occurrence, la Tunisie avait les moyens d'obtenir d'autres sources les coordonnées exactes de la concession et si, au demeurant, il était de son intérêt de le faire. Dans l'affirmative, la Cour ne pense pas que la Tunisie puisse faire état de ces coordonnées comme d'un fait qui aurait été inconnu au sens de l'article 61, paragraphe 1, du Statut. Après avoir examiné les possibilités qu'avait la Tunisie de se procurer ces renseignements et en avoir déduit que la Tunisie pouvait obtenir les coordonnées exactes des limites de concession et qu'il était de son intérêt de s'en assurer, la Cour conclut que l'une des conditions essentielles de recevabilité d'une demande en révision, posée à l'article 61, paragraphe 1, du Statut - celle de l'ignorance non fautive d'un fait nouveau - n'est pas satisfaite.

La Cour croit utile de rechercher ensuite si le fait afférent aux coordonnées de la concession était "de nature à exercer une influence décisive", comme l'exige l'article 61, paragraphe 1. Elle relève que, selon la Tunisie, la coïncidence des limites des concessions libyennes et du permis tunisien de 1966 est un "élément essentiel de la délimitation ... et véritablement la ratio decidendi de l'arrêt". L'idée qu'elle se fait du caractère décisif de cette coïncidence découle de son interprétation du dispositif de l'arrêt de 1982 (voir plus haut p. 3). Or celui-ci, d'après la Cour, comporte deux parties distinctes : dans la première, la Cour établit le point de départ de la ligne de délimitation - ce point se trouve à l'intersection de la limite de la mer territoriale des parties et d'une ligne qu'elle appelle "ligne déterminante" tirée du point frontière de Ras Ajdir et passant par le point 33° 55' N 12° E -; dans la seconde, la Cour ajoute que la ligne est orientée selon un certain azimut approximatif et que cet azimut correspond à l'angle formé par la limite des concessions mentionnées. Elle définit ensuite la ligne de délimitation proprement dite comme se dirigeant à partir de ce point d'intersection vers le nord-est selon le même angle (26° environ) en passant par le point 33° 55' N 12° E.

La Cour constate que le dispositif de l'arrêt énonce un seul critère précis pour le tracé de la ligne de délimitation, à savoir que celle-ci doit passer par deux points expressément définis. Les autres mentions ne font aucunement partie de la description de la ligne de délimitation elle-même; elles ne sont reprises dans le dispositif qu'à titre d'explication et non de définition de la "ligne déterminante".

La Cour examine ensuite la question de savoir si elle serait parvenue à une autre décision dans l'hypothèse où elle aurait connu les coordonnées exactes de la concession No 137. Elle fait à cet égard trois observations. En premier lieu, la ligne résultant de l'octroi de concessions pétrolières n'était en aucune façon la seule considération retenue par la Cour et la méthode indiquée par la Cour pour aboutir à une délimitation équitable découlait en fait de la mise en balance de diverses considérations.

En second lieu, l'argument tunisien selon lequel le fait que les concessions libyennes ne venaient pas s'accoler à l'ouest sur la limite tunisienne aurait conduit la Cour, si elle l'avait connu, à adopter une démarche différente, procède d'une interprétation étroite du terme "alignée" employé dans le dispositif de l'arrêt de 1982. Il est évident qu'en utilisant ce terme, la Cour ne voulait pas dire que les limites des concessions considérées s'accolaient parfaitement en ce sens qu'il n'y avait ni chevauchement ni étendue de fond marin restant libre entre les limites. Elle savait d'ailleurs, d'après ce qui avait été dit à l'instance, que la limite libyenne était une ligne droite (suivant un azimuth de 26°) et la limite tunisienne une ligne en escalier, ce qui créait soit des vides, soit des chevauchements. La limite tunisienne suivait une direction générale de 26° à partir de Ras Ajdir et c'est avec cette direction générale que la limite de la concession libyenne était alignée selon la Cour.

En troisième lieu, ce que la Cour a jugé important, dans l'"alignement" des limites de concessions, ce n'est pas simplement le fait que la Libye avait apparemment limité sa concession de 1968 de manière qu'elle n'empiète pas sur le permis tunisien de 1966; c'est que les deux parties avaient retenu comme limite des permis ou concessions qu'elles octroyaient une ligne correspondant plus ou moins à celle tracée de Ras Ajdir et faisant un angle de 26° avec le méridien. Leur choix donnait à penser qu'à l'époque une ligne à 26° était tenue pour équitable par les deux Etats.

Il résulte de ce qui précède que les preuves produites à présent au sujet des limites de la concession No 137 n'entament en rien le raisonnement suivi par la Cour en 1982. Cela ne revient pas à dire que, si les coordonnées de la concession No 137 avaient été clairement indiquées à la Cour, la rédaction de l'arrêt de 1982 aurait été inchangée.

Peut-être certaines précisions auraient-elles été données. Mais pour qu'une requête en révision soit recevable, il ne suffit pas que le fait nouveau invoqué eût permis à la Cour, si elle en avait eu connaissance, de se montrer plus spécifique dans sa décision, il faut encore que ce fait ait été "de nature à exercer une influence décisive". Or, loin de constituer un tel fait, les précisions quant aux coordonnées exactes de la concession No 137 n'auraient pas changé la décision de la Cour quant au premier secteur de la délimitation. En conséquence, la Cour ne peut que conclure que la requête tunisienne en révision de l'arrêt de 1982 n'est pas recevable étant donné les termes de l'article 61 du Statut.

Demande en interprétation pour le premier secteur de la délimitation (par. 41 à 50)

Au cas où la Cour ne jugerait pas recevable sa requête en révision, la Tunisie a présenté une demande subsidiaire en interprétation pour le premier secteur de la délimitation fondée sur l'article 60 du Statut. La Cour examine d'abord à ce sujet une exception d'incompétence soulevée par la Libye. Celle-ci fait valoir que, si des éclaircissements ou explications sont nécessaires, les Parties doivent revenir ensemble devant la Cour conformément à l'article 3 du compromis sur la base duquel la Cour a été saisie à l'origine*. La question se pose donc du lien entre la procédure envisagée à l'article 3 du compromis et la possibilité pour l'une ou l'autre des Parties de demander unilatéralement l'interprétation d'un arrêt en application de l'article 60 du Statut. Après avoir étudié les thèses des Parties,

* L'article 3 du compromis est ainsi libellé :

la Cour conclut que l'existence de l'article 3 du compromis ne fait pas obstacle à la demande en interprétation présentée par la Tunisie sur la base de l'article 60 du Statut.

"Au cas où l'accord visé à l'article 2 ne serait pas obtenu dans un délai de trois mois, renouvelable de commun accord, à compter de la date du prononcé de l'arrêt de la Cour, les deux Parties reviendront ensemble devant la Cour et demanderont toutes explications ou tous éclaircissements qui faciliteraient la tâche des deux délégations pour parvenir à la ligne séparant les deux zones du plateau continental, et les deux Parties se conformeront à l'arrêt de la Cour ainsi qu'à ses explications et éclaircissements."

La Cour examine ensuite si la demande tunisienne remplit les conditions de recevabilité permettant qu'il y soit donné suite. Elle estime qu'il existe bien une contestation entre les Parties sur le sens et la portée de l'arrêt de 1982, puisqu'elles sont en désaccord sur le point de savoir si l'indication donnée dans l'arrêt de 1982 selon laquelle la ligne passe par le point 33° 55' N 12° E constitue ou non une décision ayant force obligatoire : la Libye soutenant qu'il en est bien ainsi, ce que nie la Tunisie. Elle conclut donc à la recevabilité de la demande tunisienne en interprétation relativement au premier secteur.

La Cour précise ensuite la portée du principe de la chose jugée dans les circonstances de l'espèce. Elle fait notamment observer que, même si les Parties ne l'ont pas chargée de tracer la ligne de délimitation elle-même, elles se sont engagées à appliquer les principes et les règles indiquées par la Cour dans son arrêt. Pour ce qui est des données chiffrées qu'elle y formule, chaque élément doit être replacé dans son contexte qui permet seul de déterminer si la Cour y voit une énonciation précise ou simplement une indication sujette à certaines variations.

La Tunisie expose que, s'agissant du premier secteur, sa demande en interprétation vise à "obtenir des précisions notamment en ce qui concerne la hiérarchie à établir entre les critères retenus par la Cour, compte tenu de l'impossibilité d'appliquer simultanément ces critères pour déterminer le point de départ de la ligne de délimitation". Elle soutient que la limite à prendre en considération pour l'établissement d'une ligne de délimitation ne peut être que la limite sud-est du permis tunisien de 1966. La Cour a déjà expliqué à propos de la demande en révision que l'arrêt de 1982 énonce aux fins de la délimitation un seul critère précis pour le tracé de la ligne, à savoir que celle-ci doit être une ligne droite passant par deux points expressément définis. La demande tunisienne en interprétation repose donc sur une erreur d'appréciation quant à la portée du passage pertinent du dispositif de l'arrêt de 1982. La Cour estime en conséquence qu'il ne lui est pas possible de faire droit à la conclusion de la Tunisie sur l'interprétation de l'arrêt à cet égard et qu'il n'y a rien à ajouter à ce qu'elle a dit dans son raisonnement sur la recevabilité de la demande en révision quant au sens et à la portée de l'arrêt de 1982 (voir les paragraphes 32 à 39 de l'arrêt).

Demande en rectification d'une erreur matérielle relative au premier secteur de la délimitation (par. 51 et 52)

En ce qui concerne la demande tunisienne en rectification d'erreur matérielle, présentée à titre subsidiaire et tendant à substituer aux coordonnées 33° 55' N, 12° E d'autres coordonnées, la Cour estime qu'elle repose sur l'opinion exprimée par la Tunisie que le choix de ce point par la Cour résultait de l'application d'un critère d'après lequel la ligne de délimitation ne devait pas empiéter sur le permis tunisien de 1966. Or tel n'est pas le cas et le point en question a été

choisi comme moyen pratique et concret de définir la ligne suivant un azimut de 26° par rapport à Ras Ajdir. Cela étant, il apparaît que la requête tunisienne procède à cet égard d'une erreur d'appréciation et est donc désormais sans objet. Il n'y a dès lors pas lieu de statuer à son sujet.

Demande en interprétation pour le deuxième secteur de la délimitation
(par. 53 à 63)

La Cour aborde ensuite la demande en interprétation de l'arrêt de 1982 présentée par la Tunisie en ce qui concerne le deuxième secteur de la délimitation. On sait que, selon cet arrêt, la ligne de délimitation du premier secteur devait être tirée "jusqu'à ce qu'elle rencontre le parallèle du point le plus occidental de la côte tunisienne entre Ras Kapoudia et Ras Ajdir, à savoir le point le plus occidental de la ligne de rivage (laisse de basse mer) du golfe de Gabès". Au-delà de ce parallèle, la ligne de délimitation devait refléter le changement radical dans la direction du littoral tunisien marqué par le golfe de Gabès. Aucune coordonnée, même approximative, n'était indiquée dans le dispositif de l'arrêt pour localiser ce qui, selon la Cour, constituait le point le plus occidental du golfe de Gabès. "C'est aux experts", dit l'arrêt, "qu'il appartiendra d'établir les coordonnées exactes mais il apparaît à la Cour que ce point se trouve à environ 34° 10' 30" de latitude Nord."

La Tunisie soutient que la coordonnée 34° 10' 30" de latitude Nord indiquée dans l'arrêt ne s'impose pas aux Parties de façon impérative puisqu'elle n'est pas répétée dans le dispositif. La Libye fait valoir en revanche que, la Cour ayant déjà fait ses propres calculs, le relevé exact du point par les experts comporte une marge "de quelques secondes" tout au plus. Cela étant, la Cour considère, aux fins des conditions de recevabilité qu'elle doit d'abord examiner, qu'il y a bien contestation entre les Parties sur ce que l'arrêt de 1982 a tranché avec force obligatoire. Il lui apparaît en outre que la Tunisie vise bien à faire éclaircir par la Cour "le sens et la portée de ce qui a été décidé" sur ce point dans l'arrêt de 1982. Elle tient donc pour recevable la demande tunisienne en interprétation relativement au deuxième secteur.

La Tunisie attache une grande importance au fait que le parallèle 34° 10' 30" indiqué par la Cour coupe la côte dans l'embouchure d'un oued. Tout en reconnaissant qu'il existe près de ce parallèle un point où les eaux de marée pénètrent jusqu'à une longitude plus occidentale que l'un quelconque des autres points considérés, la Tunisie n'en tient pas compte et fixe à 34° 05' 20" N (Carthage) le point le plus occidental sur la ligne de rivage du golfe de Gabès. Au sujet des motifs du rejet avancés par elle, la Cour précise que par "le point le plus occidental de la ligne de rivage (laisse de basse mer) du golfe de Gabès" elle entendait simplement le point, sur la côte, qui se trouve plus à l'ouest que tout autre point de la même côte et qui a l'avantage d'être objectivement définissable. Quant à la présence d'un oued aux environs de la latitude mentionnée par la Cour, la Cour s'est bornée à renvoyer à la notion connue de "laisse de basse mer". Elle n'a pas entendu se référer au point le plus occidental des lignes de base droites à partir desquelles la largeur de la mer territoriale est, ou pourrait être, mesurée, et l'idée qu'elle aurait pu se référer à de telles lignes de base pour exclure de sa définition du "point le plus occidental" un point situé dans l'embouchure d'un oued doit être considérée comme insoutenable.

Quant au poids à attacher à la mention, faite par la Cour, de la latitude 34° 10' 30" N dans son arrêt de 1982, la Cour précise qu'elle a retenu cette latitude comme définition pratique du point par rapport auquel l'inclinaison de la ligne de délimitation devait changer. La définition ne liait pas les Parties, et à cet égard il est significatif d'abord que le mot "environ" qualifiait cette

latitude et ensutie que le dispositif de l'arrêt ne faisait pas mention de celle-ci. De plus, le soin était laissé aux experts de déterminer les coordonnées exactes du "point le plus occidental". Il découle de ce qui précède que la Cour ne peut pas accepter la conclusion de la Tunisie consistant à situer le point le plus occidental à 34° 05' 20" N (Carthage). Elle a formellement décidé en 1982 qu'il appartiendrait aux experts d'établir les coordonnées exactes et il serait incompatible avec cette décision que la Cour spécifie qu'une coordonnée précise constitue le point le plus occidental du golfe de Gabès.

Cela étant, la Cour fournit quelques indications aux experts et dit qu'ils devront localiser sur la laisse de basse mer le point le plus occidental à l'aide des cartes disponibles, abstraction faite de toute ligne de base droite, et en procédant si nécessaire à un levé ad hoc sur le terrain, que ce point se situe ou non dans un chenal de marée ou dans l'embouchure d'un oued et qu'il puisse ou non être considéré comme marquant un changement de direction de la côte.

Demande concernant une expertise (par. 64 à 68)

Pendant la procédure orale, la Tunisie a présenté une conclusion subsidiaire tendant à ce que soit ordonnée une expertise en vue de déterminer les coordonnées exactes du point le plus occidental du golfe de Gabès. La Cour fait observer à ce sujet qu'elle ne pourrait accéder à la demande tunisienne que s'il lui était indispensable de déterminer les coordonnées de ce point pour être en mesure de statuer sur les questions qui lui sont soumises. Or la Cour est saisie d'une demande en interprétation d'un arrêt antérieur et elle a déjà spécifié en 1982 qu'elle ne prétendait pas déterminer ces coordonnées avec précision, laissant ce soin aux experts des Parties. Elle s'est, à l'époque, abstenue de désigner elle-même un expert alors qu'il s'agissait pour elle d'un élément nécessaire à sa décision sur la méthode pratique à utiliser. Sa décision à cet égard est couverte par l'autorité de la chose jugée. celle-ci n'empêcherait d'ailleurs pas les Parties de revenir devant la Cour pour lui demander ensemble d'ordonner une expertise mais elles devraient le faire par voie d'accord. La Cour conclut qu'il n'y a pas lieu pour le moment d'ordonner une expertise en vue de déterminer les coordonnées exactes du point le plus occidental du golfe de Gabès.

Pour l'avenir, la Cour rappelle que les Parties ont l'obligation de conclure un traité aux fins de la délimitation. Elles doivent veiller à ce que l'arrêt de 1982 soit exécuté de manière à résoudre définitivement le différend et par conséquent faire en sorte que leurs experts se livrent à un effort véritable pour déterminer les coordonnées du point le plus occidental, en tenant compte des indications données dans l'arrêt.

Dispositif de l'arrêt de la Cour

LA COUR,

A. A l'unanimité,

Déclare irrecevable la demande présentée par la République tunisienne en vertu de l'article 61 du Statut de la Cour et tendant à la révision de l'arrêt rendu par la Cour le 24 février 1982;

B. A l'unanimité,

1) Déclare recevable la demande présentée par la République tunisienne en vertu de l'article 60 du Statut de la Cour aux fins d'interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en tant qu'elle concerne le premier secteur de la délimitation envisagé dans cet arrêt;

2) Déclare, à titre d'interprétation de l'arrêt du 24 février 1982, que le sens et la portée de la partie de cet arrêt qui se rapporte au premier secteur de la délimitation doit être comprise conformément aux paragraphes 32 à 39 du présent arrêt;

3) Dit ne pouvoir faire droit à la conclusion présentée par la République tunisienne le 14 juin 1985 relativement à ce premier secteur;

C. A l'unanimité,

Dit que la demande de rectification d'une erreur matérielle formulée par la République tunisienne est sans objet et qu'il n'y a dès lors pas lieu à statuer à son sujet;

D. A l'unanimité,

1) Déclare recevable la demande présentée par la République tunisienne en vertu de l'article 60 du Statut de la Cour aux fins d'interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en tant qu'elle concerne le "point le plus occidental du golfe de Gabès";

2) Déclare, à titre d'interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 :

a) que la mention des "34° 10' 30" N environ" qui figure au paragraphe 124 de cet arrêt constitue une indication générale de la latitude du point paraissant être, selon la Cour, le plus occidental sur la ligne de rivage (laisse de basse mer) du golfe de Gabès, le soin étant laissé aux experts des Parties d'établir les coordonnées exactes de ce point; et que la latitude 34° 10' 30" n'était donc pas destinée à lier elle-même les Parties, mais servait à clarifier ce qui était décidé avec force de chose jugée au paragraphe 133 C 3) dudit arrêt;

b) que la mention, faite au paragraphe 133 C 2) de cet arrêt, du "point le plus occidental de la côte tunisienne entre Ras Kapoudia et Ras Ajdir, à savoir le point le plus occidental de la ligne de rivage (laisse de basse mer) du golfe de Gabès", et la mention analogue faite au paragraphe 133 C 3), doivent s'entendre comme visant le point de cette ligne de rivage qui se trouve le plus à l'ouest sur la laisse de basse mer;

c) qu'il appartiendra aux experts des deux Parties, en utilisant à cette fin tous les documents cartographiques disponibles et en procédant, si nécessaire, à un levé ad hoc sur le terrain, d'établir les coordonnées exactes de ce point, qu'il se situe ou non dans un chenal ou dans l'embouchure d'un oued, et qu'il puisse ou non être considéré par les experts comme marquant un changement de direction de la côte;

3) Dit que la conclusion de la République tunisienne d'après laquelle "le point le plus occidental du golfe de Gabès est situé à la latitude 34° 05' 20" N (Carthage)" ne peut être retenue;

E. A l'unanimité,

Dit, en ce qui concerne la conclusion présentée par la République tunisienne le 14 juin 1985, qu'il n'y a pas lieu pour le moment que la Cour ordonne une expertise en vue de déterminer les coordonnées exactes du point le plus occidental du golfe de Gabès.

Annexe 1 au communiqué de presse No 85/21

Aperçu des opinions jointes à l'arrêt de la Cour

Opinion individuelle de M. Ruda, juge

L'opinion individuelle de M. Ruda est consacrée au rapport entre l'article 60 du Statut de la Cour, qui porte sur l'interprétation des arrêts rendus par la Cour et l'article 3 du compromis, qui autorise les Parties à demander à la Cour "toutes explications et tous éclaircissements".

M Ruda estime que, s'il est vrai que la Libye a soulevé, dans son argumentation, une exception d'ordre juridictionnel fondée sur l'article 3, elle y a renoncé par la suite. M. Ruda estime d'autre part, à la différence de la Cour, que cet article instaurait une procédure spéciale préalable à la saisie la Cour. "L'objet de l'article 3 était d'obliger les Parties à s'efforcer de résoudre entre elles les points de désaccord avant de s'adresser à la Cour; si elles n'y parvenaient pas, elles pouvaient alors demander unilatéralement une interprétation en vertu de l'article 60 du Statut."

Opinion individuelle de M. Oda, juge

M. Oda, en tant que juge dissident dans l'affaire initiale de 1982, a déclaré que si la Cour s'était montrée plus prudente alors en se référant aux concessions antérieures tunisiennes et libyennes dans la mesure où celles-ci constituent un élément important retenu par la Cour pour définir la ligne de délimitation, l'affaire actuelle ne lui aurait vraisemblablement pas été soumise. Il lui paraît que c'est là un point essentiel que la Cour, dans son présent arrêt, aurait dû reconnaître plus franchement.

En ce qui concerne la requête en révision de la ligne de délimitation dans son premier secteur présentée par la Tunisie, M. Oda est d'avis que l'intention de la Cour était que soit tirée une ligne droite reliant Ras Ajdir et le point 33° 55' N 12° E situé en pleine mer et que cette intention n'était pas de nature à être suffisamment remise en cause par la découverte d'un fait nouveau pour induire la Cour à la reconsidérer. Si critiquable que puisse être l'arrêt de 1982, les causes et motifs sur lesquels repose cet arrêt, qui est définitif, ne relèvent pas, de l'avis de M. Oda, de la procédure de révision prévue à l'article 61 du Statut.

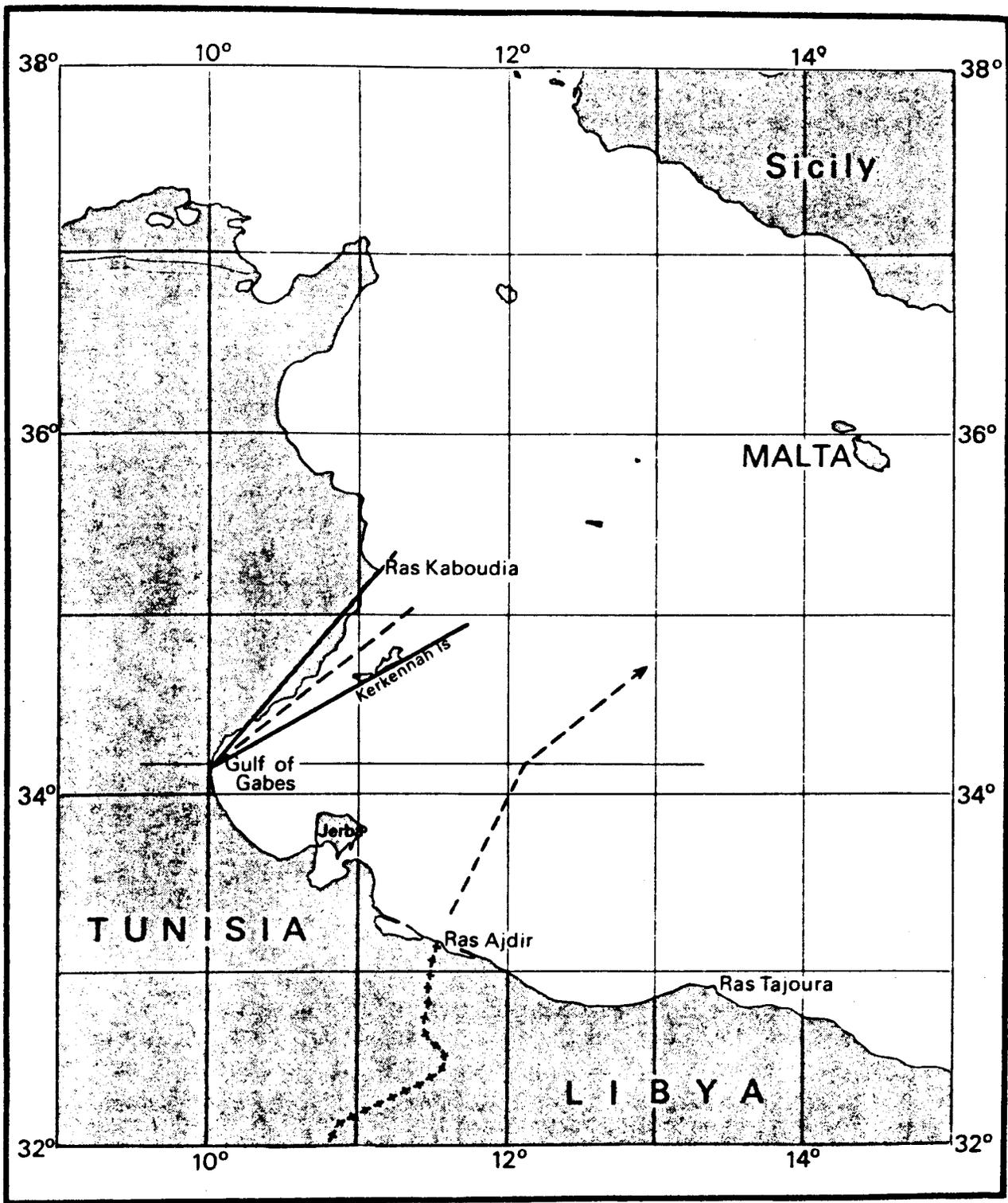
En ce qui concerne les demandes en interprétation de la Tunisie relatives au premier et au deuxième secteurs de la ligne de délimitation, M. Oda estime que ces demandes auraient dû être déclarées irrecevables car elles ne sont que des demandes de révision déguisées. Le premier secteur, comme il est indiqué ci-dessus, est représenté par une ligne sans ambiguïté reliant deux points expressément définis et le point où la ligne de délimitation s'infléchit dans le deuxième secteur a été défini par la Cour comme étant à la même latitude qu'une légère échancrure de la côte tunisienne qu'elle s'est trouvé choisir comme marquant le changement de direction de la côte. Quelques contestables qu'aient pu être ces délimitations de la Cour, elles étaient suffisamment claires pour ne pas appeler d'interprétation.

Opinion individuelle de M. Schwebel, juge

M. Schwebel exprime des réserves quant à la question de savoir si, en 1982, la Cour avait conscience qu'en 1974, il y avait un certain chevauchement entre les concessions pétrolières des Parties à moins de 50 milles de la côte. A son avis, la rédaction de l'arrêt de 1982 aurait été différente si la Cour avait réellement été consciente de ce fait. M. Schwebel convient cependant que la connaissance dudit fait n'aurait pas été de nature à modifier la décision de la Cour au sujet du premier secteur de la délimitation de sorte que, pour l'essentiel, il souscrit au présent arrêt.

Opinion dissidente de Mme Bastid, juge ad hoc

Dans son opinion individuelle, Mme Suzanne Bastid, juge ad hoc désigné par la Tunisie, écarte la demande en révision, aucun fait nouveau n'étant intervenu. Elle considère comme recevables les demandes en interprétation. Pour le premier secteur, elle critique le lien établi entre l'argumentation concernant la révision et celle concernant l'interprétation. Pour le second secteur, elle estime nécessaire de rappeler le sens de la formule "ligne de rivage" (laisse de basse mer) employée dans le dispositif de l'arrêt de 1982.



CARTE N° 3

Etablie à des fins purement illustratives et sans préjudice du rôle des experts à qui il reviendra de déterminer la ligne avec exactitude

E. RESOLUTIONS PERTINENTES DES NATIONS UNIES RECEMMENT ADOPTEES

1. RESOLUTION 40/63 DE L'ASSEMBLEE GENERALE RELATIVE
AU DROIT DE LA MER, EN DATE DU 25 FEVRIER 1986

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions 37/66 du 3 décembre 1982, 38/59 A du 14 décembre 1983 et 39/73 du 13 décembre 1984, relatives au droit de la mer,

Prenant note du soutien croissant et massif dont jouit la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1/, dont témoignent, notamment, les cent cinquante-neuf signatures qu'elle avait recueillies lorsqu'elle a été close à la signature le 9 décembre 1984 et les vingt-quatre ratifications ou adhésions dont elle a fait l'objet, sur les soixante requises pour qu'elle entre en vigueur,

Considérant qu'elle a proclamé, dans sa résolution 2749 (XXV) du 17 décembre 1970, que le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale et les ressources de la Zone sont le patrimoine commun de l'humanité,

Rappelant que la Convention définit le régime applicable à la Zone et à ses ressources,

Rappelant également la Déclaration adoptée le 30 août 1985 par la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer 2/,

Gravement préoccupée par toute tentative de saper l'efficacité de la Convention et des résolutions y relatives de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 3/,

Reconnaissant, comme il est dit au troisième alinéa du préambule de la Convention, que les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble,

Convaincue qu'il est important de préserver le caractère unitaire de la Convention et des résolutions y relatives adoptées en même temps et de s'abstenir d'en appliquer les dispositions d'une façon sélective, incompatible avec leur but et leur objet,

1/ Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol. XVII (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.84.V.3), document A/CONF.62/122.

2/ LOS/PCN/72; voir également A/40/923, par. 109 à 112, concernant la Déclaration et l'intervention du Président lors de son adoption.

3/ Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol. XVII (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.84.V.3), document A/CONF.62/121, annexe I.

Soulignant qu'il est nécessaire que les Etats assurent l'application cohérente de la Convention et que les législations nationales soient harmonisées avec les dispositions de la Convention,

Consciente également de la nécessité de coopérer à l'application rapide et efficace par la Commission préparatoire de la résolution II de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 3/,

Notant que, pour appliquer la Convention et pour leur propre développement, les pays, en particulier les pays en développement, ont besoin de plus en plus d'information, de conseils et d'assistance afin que se concrétisent pleinement les avantages du régime juridique complet établi par la Convention,

Notant également que la Commission préparatoire a décidé de tenir sa quatrième session ordinaire à Kingston, du 17 mars au 11 avril 1986, et sa session d'été de 1986 à Genève, Kingston ou New York, selon ce qu'elle décidera 4/,

Prenant note des activités menées en 1985 au titre du grand programme relatif aux affaires de la mer qui fait l'objet du chapitre 25 du plan à moyen terme pour la période 1984-1989 5/, conformément au rapport du Secrétaire général 6/ que l'Assemblée générale a approuvé dans sa résolution 38/59 A,

Considérant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer s'applique à toutes les utilisations et à toutes les ressources des océans et que toutes les activités y relatives menées au sein du système des Nations Unies doivent être exécutées en conformité avec ses dispositions,

Rappelant qu'elle a approuvé l'imputation des dépenses de la Commission préparatoire sur le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies,

Prenant acte en particulier du rapport du Secrétaire général établi en application du paragraphe 10 de la résolution 39/73 de l'Assemblée générale 7/,

1. Rappelle la signification historique de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en tant que contribution importante au maintien de la paix, à la justice et au progrès pour tous les peuples du monde;
2. Constate avec satisfaction le nombre croissant d'instruments de ratification déposés auprès du Secrétaire général;
3. Demande à tous les Etats qui ne l'ont pas encore fait d'envisager de ratifier la Convention ou d'y adhérer dans les meilleurs délais, en vue de permettre l'entrée en vigueur du nouveau régime juridique des utilisations de la mer et de ses ressources;

4/ Voir A/40/923, par. 108.

5/ Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément No 6A (A/37/6/Add.1), annexe II.

6/ A/38/570 et Corr.1 et Add.1 et Add.1/Corr.1.

7/ A/40/923.

4. Demande à tous les Etats de préserver le caractère unitaire de la Convention et des résolutions y relatives adoptées en même temps;

5. Prend acte de la Déclaration adoptée le 30 août 1985 par la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer 2/;

6. Demande aux Etats de renoncer aux actions qui sapent l'efficacité de la Convention ou vont à l'encontre de son but et de son objet;

7. Demande aux Etats de respecter les dispositions de la Convention lorsqu'ils promulguent leur législation nationale;

8. Demande que soient adoptées sans tarder les règles relatives à l'enregistrement des investisseurs pionniers, afin d'assurer l'application effective de la résolution II de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment en ce qui concerne l'enregistrement des investisseurs pionniers;

9. Sait gré au Secrétaire général d'avoir mené à bien le programme central concernant les questions liées au droit de la mer qui figure au chapitre 25 du plan à moyen terme pour la période 1984-1989;

10. Sait gré en outre au Secrétaire général du rapport qu'il a établi en application de la résolution 39/73 de l'Assemblée générale et le prie de poursuivre les activités qui y sont exposées ainsi que celles qui ont pour objet de consolider le nouveau régime juridique de la mer, en accordant une attention particulière aux travaux de la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer, y compris l'application de la résolution II de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer;

11. Approuve le programme des réunions de la Commission préparatoire pour 1986 4/;

12. Demande au Secrétaire général de continuer d'aider les Etats à appliquer la Convention et à adopter une approche cohérente et uniforme à l'égard du nouveau régime juridique établi par cet instrument ainsi qu'à faire les efforts voulus sur les plans national, sous-régional et régional pour pouvoir tirer pleinement parti des avantages dudit régime, et invite les organes et organismes des Nations Unies à prêter leur concours et leur assistance à ces fins;

13. Prie le Secrétaire général de faire rapport à l'Assemblée générale, lors de sa quarante et unième session, sur les faits nouveaux concernant la Convention et sur l'application de la présente résolution;

14. Décide d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa quarante et unième session la question intitulée "Droit de la mer".

110ème séance plénière
10 décembre 1985

2. RESOLUTION A 584 (14) DE L'ASSEMBLEE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE, EN DATE DU 20 NOVEMBRE 1985, SUR LES MESURES VISANT A PREVENIR LES ACTES ILLICITES QUI COMPROMETTENT LA SECURITE DES NAVIRES ET LA SURETE DE LEURS PASSAGERS ET DE LEURS EQUIPAGES

(Document A.14/RES.584 de l'OMI, en date du 16 janvier 1986)

L'Assemblée,

Rappelant les dispositions de l'article premier et de l'article 15, alinéa j), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui ont trait aux buts de l'Organisation et aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

Notant avec une profonde préoccupation le danger pour les passagers et les équipages découlant du nombre croissant d'actes de piraterie, de vols à main armée et d'autres actes illicites commis contre des navires ou à leur bord, y compris de petites embarcations, tant lorsqu'ils sont au mouillage que lorsqu'ils font route,

Rappelant les dispositions de la résolution A.543 (13) par laquelle les gouvernements sont priés instamment de prendre des dispositions en vue de l'adoption d'une série de mesures pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires et les petites embarcations en mer,

Reconnaissant qu'il est nécessaire que l'Organisation prête son concours lors de la formulation de mesures techniques approuvées au plan international en vue de renforcer la sûreté et de réduire le risque pour la vie des passagers et des équipages à bord des navires,

1. Demande à tous les gouvernements, autorités et administrations portuaires, propriétaires et exploitants de navires, capitaines et équipages de prendre dès que possible des mesures pour revoir et, si nécessaire, renforcer la sûreté au port et à bord;

2. Charge le Comité de la sécurité maritime, oeuvrant en coopération avec d'autres comités, s'il le faut, d'établir en priorité des mesures techniques détaillées et pratiques, y compris des mesures applicables à terre et des mesures applicables à bord, qui pourront être employées par les gouvernements, les autorités et les administrations portuaires, les propriétaires et les exploitants de navires, les capitaines et les équipages en vue de garantir la sûreté des passagers et des équipages à bord des navires;

3. Invite le Comité de la sécurité maritime à prendre note des travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées relatives à la sûreté des aéroports et des aéronefs;

4. Autorise le Comité de la sécurité maritime à prier le Secrétaire général de diffuser une circulaire donnant des renseignements sur les mesures arrêtées par le Comité aux gouvernements, organisations concernées et parties intéressées pour examen et adoption.

3. RESOLUTION 1985/75 DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL EN DATE
DU 26 JUILLET 1985 SUR LES ASPECTS ECONOMIQUES ET TECHNIQUES
DES AFFAIRES DE LA MER

(Document E/1985/85/Add.1 de septembre 1985)

Le Conseil économique et social,

Rappelant sa résolution 1980/68 du 25 juillet 1980 sur la coopération dans les utilisations de la mer et dans la mise en valeur des zones côtières, et sa résolution 1983/48 du 28 juillet 1983 sur les affaires de la mer, conformément à laquelle le Secrétaire général a présenté au Conseil, à sa seconde session ordinaire de 1985, un rapport sur les tendances et les faits nouveaux intervenus, sur les plans économique et technique, dans le domaine des affaires de la mer 1/,

Convaincu que les ressources de la mer représentent une contribution actuelle et potentielle importante au processus de développement,

Notant qu'un nombre croissant d'Etats Membres, en particulier de pays en développement, se sont engagés dans des activités destinées à permettre l'utilisation pleine et rationnelle des ressources de la mer, en particulier dans leur zone économique exclusive,

Notant aussi que, conformément au programme relatif aux aspects économiques et techniques des affaires de la mer figurant dans le chapitre 25 du plan à moyen terme pour la période 1984-1989 2/, le Secrétaire général s'est spécialement efforcé d'aider les Etats Membres à mettre en valeur et à gérer les ressources de la mer dans leur zone économique exclusive,

1. Approuve les efforts déployés par le Secrétaire général pour que le programme relatif aux aspects économiques et techniques des affaires de la mer réponde aux besoins croissants des Etats Membres;

2. Prend acte du rapport du Secrétaire général sur les tendances et les faits nouveaux intervenus, sur les plans économique et technique, dans le domaine des affaires de la mer;

3. Prie le Secrétaire général de poursuivre, en étroite coopération avec tous les organismes compétents des Nations Unies, les activités relatives aux aspects économiques et techniques des affaires de la mer, et de faire rapport au Conseil économique et social, à sa seconde session ordinaire de 1989, sur les faits nouveaux intervenus dans ce domaine;

1/ E/1985/79.

2/ Voir Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément No 6A, (A/37/6/Add.1), annexe II.

4. Prie en outre le Secrétaire général, dans le cadre du mandat et des objectifs assignés à l'Organisation des Nations Unies en ce qui concerne les aspects économiques et techniques des affaires de la mer, de présenter au Conseil, à sa seconde session ordinaire de 1987, un rapport définissant les besoins et problèmes spécifiques et pratiques auxquels sont confrontés les pays, en particulier les pays en développement, dans la gestion de leur zone économique exclusive et la mise en valeur de ses ressources, ainsi que les types d'activités auxquels doivent recourir les pays, avec l'appui de l'Organisation, et la manière dont ils doivent les exécuter pour faire face de façon plus efficace à ces besoins et problèmes, et de transmettre à l'Assemblée générale, à sa quarante-deuxième session, les conclusions et recommandations du Conseil.

52ème séance plénière
26 juillet 1985

III. AUTRES INFORMATIONS

A. INDEX DU CONTENU DES BULLETINS Nos 1 A 7*

Bulletin No

1.	ETAT DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER	
a)	Déclaration faite le 10 décembre 1984 par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies	4
b)	Liste des Etats et entités, classés par région, ayant signé ou ratifié, au 9 décembre 1984, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	4
c)	Liste des Etats et entités ayant signé ou ratifié la Convention	1, 3, 4, 6, 7
d)	Déclarations faites lors de la signature de la Convention :	
	Déclarations analysées et classées par thèmes	1, 5
	Texte intégral de 36 déclarations en anglais	5
e)	Déclarations faites lors de la ratification de la Convention :	
	Cuba	4
	Egypte	3
	Islande	6
	Philippines	4
	République-Unie de Tanzanie	7
	Tunisie	6
f)	Objections aux déclarations faites par des Etats lors de la signature ou de la ratification de la Convention :	
	Objection de la Bulgarie à la déclaration des Philippines	7

* Le Bulletin No 1 a été publié en septembre 1983.
 Le Bulletin No 2 a été publié en décembre 1983 et un nouveau tirage a été effectué en mars 1985.
 Le Bulletin No 3 a été publié en mars 1984.
 Le Bulletin No 4 a été publié en février 1985.
 Le Bulletin No 5 a été publié en juillet 1985.
 Le Bulletin No 6 a été publié en octobre 1985.
 Le Bulletin No 7 est le premier numéro de 1986.

Objection d'Israël à la déclaration du Qatar	6
Objection de la République socialiste soviétique de Biélorussie à la déclaration des Philippines	6
Objection de la République socialiste soviétique d'Ukraine à la déclaration des Philippines	6
Objection de la Tchécoslovaquie à la déclaration des Philippines	6
Objection de l'Union des Républiques socialistes soviétiques à la déclaration des Philippines	6

2. **INFORMATIONS D'ORDRE JURIDIQUE CONCERNANT LA CONVENTION DES
NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER***

- a) Présentation en tableaux des limites de la juridiction
nationale (mer territoriale, zone contiguë, zone
économique exclusive, zone de pêche, plateau
continental et autres zones) 2
- b) Textes législatifs récemment adoptés par les Etats
et communiqués par les gouvernements :

Allemagne, République fédérale d'

Décret du 12 novembre 1984 portant extension de la mer
territoriale dans la mer du Nord afin de prévenir les
accidents de pétroliers dans la Baie allemande.
Sixième ordonnance, en date du 9 janvier 1985, portant
modification du Règlement concernant la navigation
dans les voies navigables 7

Etats-Unis d'Amérique

Avis sur l'exploitation minière des fonds marins
publiés au Federal Register en 1984 et 1985..... 7

France

Décret No 85/185 du 6 février 1985 portant
réglementation du passage des navires étrangers dans
les eaux territoriales françaises 6

* Dans certains cas, le contenu de l'entrée est indiqué pour faciliter les
recherches.

Guinée-Bissau

Lois No 2/85 du 17 mai 1985 et No 3/85 du 17 mai 1985 concernant la délimitation des eaux territoriales de la zone contiguë et du plateau continental	7
--	---

Guinée équatoriale

Loi No 15/1984 du 12 novembre 1984 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive de la République de Guinée équatoriale	6
---	---

Indonésie

Loi No 5 de 1983 sur la zone économique exclusive de l'Indonésie, en date du 18 octobre 1983	7
---	---

Madagascar

Ordonnance No 85-013 du 16 septembre 1985 fixant les limites des zones maritimes (mer territoriale, plateau continental et zone économique exclusive) de la République démocratique de Madagascar	7
--	---

Mexique

Loi fédérale de la mer, en date du 8 janvier 1986	7
---	---

Oman

Décret royal du 10 février 1981 concernant la mer territoriale, le plateau continental et la zone économique exclusive	1
--	---

Pays-Bas

1. Loi du 9 janvier 1985 sur (la délimitation de) la mer territoriale des Pays-Bas	6
2. Loi du 9 janvier 1985 sur (l'extension de) la mer territoriale du Royaume aux Antilles néerlandaises	7

République arabe syrienne

Loi No 37 du 16 août 1981 sur l'extension de la mer territoriale de la République arabe syrienne	1
---	---

République démocratique allemande

Deuxième décret d'application de la loi relative à la frontière d'Etat de la République démocratique allemande (décret relatif à la frontière), en date du 20 décembre 1984) 4

Rectificatif de la République démocratique allemande concernant le deuxième décret d'application de la loi relative à la frontière d'Etat (décret relatif à la frontière) du 20 décembre 1984 6

Sao Tomé-et-Principe

Décret-loi No 48/82 du 2 décembre 1982 sur les lignes de base 1

Sénégal

Loi No 85-14 du 25 février 1985 portant délimitation de la mer territoriale, de la zone contiguë et du plateau continental 7

Suriname

Décret de 1980 concernant la pêche en haute mer 1

Union des Républiques socialistes soviétiques

1. Loi du 24 novembre 1982 de l'Union des Républiques socialistes soviétiques sur la frontière d'Etat de l'URSS (extraits) 4

2. Décret du 28 février 1984 du Présidium, du Soviet suprême d'URSS sur la zone économique de l'URSS 4

Vanuatu

Loi No 23 de 1981 sur les zones maritimes, entrée en vigueur le 6 octobre 1982 1

c) Notes reçues des gouvernements :

Note de l'Ethiopie sur la déclaration du Yémen, 7 novembre 1984 4

Note de la France sur la déclaration du Viet Nam, 5 décembre 1983 3

Note d'Israël sur la déclaration de la République arabe syrienne, 12 mars 1982 1

Note d'Israël sur la déclaration de l'Egypte, 9 décembre 1984 4

Note de la Nouvelle-Zélande sur la déclaration de la République arabe syrienne, 3 juin 1982	1
Note de la République islamique d'Iran sur la déclaration de l'Oman, 4 février 1983	1
d) Déclarations faites par des Etats ou groupes d'Etats :	
<u>Chili</u> . Déclaration du 15 septembre 1985 concernant l'île de Pâques et l'île Sala y Gomez : extension de la souveraineté sur les fonds marins et leur sous-sol	7
<u>Chine</u> . Déclaration du 28 novembre 1982 sur la déclaration du Viet Nam	1
<u>Chine</u> . Déclaration du 12 juin 1985 sur sa souveraineté sur les îles Nansha	6
<u>Equateur</u> . Déclaration du 19 septembre 1985 sur le plateau continental	7
<u>Etats-Unis</u> . Proclamation, en date du 10 mars 1983, du Président des Etat-Unis d'Amérique concernant la zone économique exclusive des Etats-Unis d'Amérique. Déclaration du Président du 10 mars 1983	1
<u>Etats-Unis</u> . Communication du Représentant permanent des Etats-Unis relative à l'avis aux navigateurs publié par le Gouvernement de la Jamahiriya arabe libyenne concernant la réglementation de la navigation au large de la côte libyenne entrée en vigueur le 1er juin 1985	6
<u>Thaïlande</u> . Déclaration du 22 novembre 1985 sur les réclamations présentées par le Viet Nam sur les prétendues eaux historiques et la délimitation des lignes de base	7
<u>URSS</u> . Déclaration, faite le 8 avril 1983 par l'Union des Républiques socialistes soviétiques en qualité de présidente du Groupe des Etats socialistes d'Europe orientale à propos de la proclamation faite le 10 mars 1983 par le Président des Etas-Unis d'Amérique (LOS/PCN/6)	1
<u>URSS</u> . Déclaration faite le 23 avril 1983 par le Gouvernement soviétique (A/38/175)	1
<u>Viet Nam</u> . Déclaration faite le 12 novembre 1982 par le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam sur les lignes de base de la mer territoriale du Viet Nam	1
Déclaration du Groupe des 77 (concernant la Convention) en date du 11 avril 1983 (LOS/PCN/5)	1