

LN. V. 2. (24)

[Communiqué au Conseil,
aux Membres de la Société des Nations,
et aux États non membres
invités à la Conférence.]

N° officiel: **C. 230. M. 117.** 1930. V.
[Conf. C. D. I. 19. (2)]

Genève, le 2 mai 1930

SOCIÉTÉ DES NATIONS

**CONFÉRENCE POUR LA CODIFICATION
DU DROIT INTERNATIONAL**

(La Haye, Mars-Avril 1930.)

**RAPPORT DE LA DEUXIÈME COMMISSION
(MER TERRITORIALE)**

Rapporteur: M. FRANÇOIS (Pays-Bas).

LEAGUE OF NATIONS

**CONFERENCE FOR THE CODIFICATION
OF INTERNATIONAL LAW**

(The Hague, March-April 1930.)

**REPORT OF THE SECOND COMMISSION
(TERRITORIAL SEA)**

Rapporteur: M. FRANÇOIS (Netherlands).

Série de Publications de la Société des Nations

V. QUESTIONS JURIDIQUES

1930. V. 9.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
RAPPORT DE LA DEUXIÈME COMMISSION	3
Annexes.	
1. — Articles sur le régime juridique de la mer territoriale	6
2. — Rapport de la Sous-Commission N° II	11
3. — Extrait du procès-verbal de la treizième séance du 3 avril 1930 de la deuxième Commission	15
4. — Résolution concernant la continuation des travaux de codification sur les questions afférentes à la mer territoriale	17

INDEX.

REPORT OF THE SECOND COMMITTEE	Pages 3
--	------------

Annexes.

1.—Articles concerning the legal status of the territorial sea	6
2.—Report of Sub-Committee No. II	11
3.—Extract from the minutes of the thirteenth meeting of the Second Committee held on April 3rd, 1930	15
4.—Resolution concerning the continuation of the work of codification on the subject of the territorial sea	17

4906320

RAPPORT DE LA DEUXIÈME COMMISSION

Rapporteur: M. FRANÇOIS (Pays-Bas).

La deuxième Commission, qui avait été chargée de l'étude des bases de discussion établies par le Comité préparatoire concernant les eaux territoriales (voir document C. 74. M. 39. 1929. V.) a, après une discussion générale, institué deux Sous-Commissions: la première Sous-Commission pour étudier les bases de discussion nos 1, 2, 5, 19 à 26 incluses; la deuxième Sous-Commission aux fins de l'étude des bases nos 6 à 18 incluses. Les bases nos 3, 4, 27 et 28 ont été réservées à l'examen de la Commission plénière. Les résultats du travail des Sous-Commissions ont été consignés dans deux rapports présentés à la Commission.

La Commission a nommé Président M. Göppert, Délégué de l'Allemagne, Vice-Président Son Excellence M. Goicoechea, Délégué de l'Espagne, et Rapporteur M. le Professeur François, Délégué des Pays-Bas.

La première Sous-Commission a été présidée par Son Excellence M. Barbosa de Magalhães, Délégué du Portugal; la deuxième Sous-Commission par le Président de la Commission, M. Göppert. La deuxième Sous-Commission a également nommé un comité spécial d'experts, qui lui a fourni des définitions de certains termes techniques. Ce Comité a été présidé par le Vice-Amiral Surie (Pays-Bas). D'autres comités spéciaux ont été créés pour l'étude de questions particulières.

Les discussions de la Commission ont démontré que tous les États admettent le principe de la liberté de la navigation maritime. Sur ce point, il n'existe pas de divergences. La liberté de la navigation est d'une importance capitale pour tous les États; dans leur propre intérêt, ils doivent favoriser par tous les moyens possibles l'application de ce principe.

D'autre part, on a reconnu que le droit international attribue à chaque État riverain la souveraineté sur une zone baignant la côte; elle doit être considérée comme indispensable à la protection des intérêts légitimes des États. La zone de mer territoriale forme une partie du territoire de l'État; la souveraineté que l'État y exerce ne diffère point, de par sa nature, du pouvoir exercé sur le domaine terrestre. Cette souveraineté est d'ailleurs limitée par les conditions fixées par le droit international, et c'est précisément à cause de l'intérêt universel que présente la liberté de la navigation pour toute la communauté internationale, que le passage inoffensif à travers les eaux territoriales a été généralement reconnu.

Sur ces idées, on a pu constater un accord parmi les délégations. Quant à l'étendue, cependant, de la zone où la souveraineté de l'État devrait être reconnue, des divergences de vues assez considérables se sont révélées. Elles trouvent leur origine, en grande partie, dans les conditions différentes d'ordre géographique et économique dans les divers États et parties du monde. Certaines délégations se sont d'autre part préoccupées des conséquences indirectes que pourraient avoir, à leur avis, les règles adoptées pour le temps de paix sur le régime de neutralité en temps de guerre.

La Commission s'est abstenue de se prononcer sur la question de savoir si le droit international en vigueur reconnaît ou non l'existence d'une largeur déterminée de la zone de mer territoriale. La Commission, en présence des points de vue divergents à ce sujet, a préféré, conformément aux directives données par la Conférence, ne pas s'exprimer sur la question de savoir ce qui devrait être considéré comme le droit existant, mais concentrer ses efforts afin de parvenir à un accord qui fixerait, pour l'avenir, l'étendue de la mer territoriale. Elle regrette de devoir constater que ces efforts n'ont pas abouti.

Le Comité préparatoire avait préconisé, comme base de discussion, le système suivant :

- 1° Fixation de l'étendue de la mer territoriale à trois milles.
- 2° Reconnaissance, au profit de certains États expressément désignés, d'eaux territoriales plus étendues.
- 3° Acceptation d'une zone sur la haute mer contiguë aux eaux territoriales, où l'État riverain pourrait prendre les mesures de contrôle nécessaires, en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales, soit les contraventions à ses lois de police douanière ou sanitaire, soit les atteintes à sa sûreté de la part de navires étrangers. Ces mesures de contrôle ne pourraient être prises au delà de douze milles marins de la côte.

La Commission n'a pu se rallier à ce système: chacun de ces trois points, tour à tour, a soulevé des objections de la part de certaines délégations.

La fixation de l'étendue à trois milles s'est heurtée à la résistance de ces États, qui soutiennent qu'une règle de droit fixant l'étendue de trois milles n'existe pas, et qui sont d'avis que leurs intérêts nationaux exigent l'adoption d'une plus grande largeur. La reconnaissance d'une plus grande zone, spécialement au profit de ces États et à eux seuls, a soulevé des objections de deux côtés: d'une part, il y avait des États qui n'étaient pas disposés à reconnaître des exceptions à la règle des trois milles; d'autre part, les États en question eux-mêmes étaient d'avis que l'adoption d'une pareille règle serait arbitraire, et ne désiraient pas se contenter d'une situation spéciale attribuée par voie conventionnelle. L'idée énoncée au troisième point, à savoir l'acceptation d'une zone contiguë, a trouvé un assez grand nombre de partisans, mais n'a pu servir comme terrain d'entente entre les diverses parties.

La première question qui se posait était de savoir quels seraient les droits qui appartiendraient aux États riverains dans cette zone. Les partisans de l'idée en question envisa-

REPORT OF THE SECOND COMMITTEE.

Rapporteur: M. FRANÇOIS (Netherlands).

The Second Committee was appointed to study the Bases of Discussion drawn up by the Preparatory Committee with regard to territorial waters (see Document C.74.M.39.1929.V.). After a general discussion, this Committee formed two Sub-Committees, the first to examine Bases of Discussion Nos. 1, 2, 5 and 19 to 26 inclusive, the second to examine Bases Nos. 6 to 18 inclusive. Bases Nos. 3, 4, 27 and 28 were reserved for consideration by the full Committee. The results of the work of the Sub-Committees were embodied in two reports and submitted to the Committee.

The Committee appointed as its Chairman M. Göppert, Delegate of Germany, as Vice-Chairman His Excellency M. Goicoechea, Delegate of Spain, and as its Rapporteur Professor François, Delegate of the Netherlands.

The Chairman of the First Sub-Committee was His Excellency M. Barbosa de Magalhães, Delegate of Portugal, the Second Sub-Committee being presided over by the Chairman of the plenary Committee, M. Göppert. The Second Sub-Committee appointed a special Committee of Experts, which defined for it certain technical terms. This Committee was presided over by Vice-Admiral Surie (Netherlands). Other special committees were set up to study particular questions.

The discussions of the Committee showed that all States admit the principle of the freedom of maritime navigation. On this point there are no differences of opinion. The freedom of navigation is of capital importance to all States; in their own interests they ought to favour the application of the principle by all possible means.

On the other hand, it was recognised that international law attributes to each Coastal State sovereignty over a belt of sea round its coasts. This must be regarded as essential for the protection of the legitimate interests of the State. The belt of territorial sea forms part of the territory of the State; the sovereignty which the State exercises over this belt does not differ in kind from the authority exercised over its land domain.

This sovereignty is however limited by conditions established by international law; indeed it is precisely because the freedom of navigation is of such great importance to all States that the right of innocent passage through the territorial sea has been generally recognised.

There may be said to have been agreement among the delegations on these ideas. With regard, however, to the breadth of the belt over which the sovereignty of the State should be recognised, it soon became evident that opinion was much divided. These differences of opinion were to a great extent the result of the varying geographical and economic conditions in different States and parts of the world. Certain delegations were also anxious about the consequences which, in their opinion, any rules adopted for time of peace might indirectly have on questions of neutrality in time of war.

The Committee refrained from taking a decision on the question whether existing international law recognises any fixed breadth of the belt of territorial sea. Faced with differences of opinion on this subject, the Committee preferred, in conformity with the instructions it received from the Conference, not to express an opinion on what ought to be regarded as the existing law, but to concentrate its efforts on reaching an agreement which would fix the breadth of the territorial sea for the future. It regrets to confess that its efforts in this direction met with no success.

The Preparatory Committee had suggested, as a basis of discussion, the following scheme:

- 1° Limitation of the breadth of the territorial sea to three miles;
- 2° Recognition of the claim of certain States specifically mentioned to a territorial sea of greater breadth;
- 3° Acceptance of the principle of a zone on the high sea contiguous to the territorial sea in which the Coastal State would be able to exercise the control necessary to prevent, within its territory or territorial sea, the infringement of its Customs or sanitary regulations or interference with its security by foreign vessels, such control not to be exercised more than twelve miles from the coast.

The Committee was unable to accept this scheme. Objections were raised by various delegations to each of the three points in turn.

The fixing of the breadth at three miles was opposed by those States which maintain that there is no rule of law to that effect, and that their national interests necessitate the adoption of a wider belt. The proposal to recognise a wider belt for these States and for them alone, led to objections from two sides: some States were not prepared to recognise exceptions to the three-mile rule, while the above-mentioned States themselves were of opinion that the adoption of such a rule would be arbitrary and were not prepared to accept any special position which was conceded to them merely as part of the terms of an agreement. The idea embodied in the third point, namely, the acceptance of a contiguous zone, found a number of supporters though it proved ineffective as the basis for a compromise.

The first question to be considered was the nature of the rights which would belong to the Coastal States in such a zone. The supporters of the proposal contemplated that,

geaient en premier lieu l'exercice de la police douanière dans une bande de mer, dont l'étendue serait fixée à douze milles à partir de la côte. Il allait de soi que la liberté des États de se reconnaître mutuellement, par voie d'accords, des droits spéciaux ou généraux dans une zone plus étendue — par exemple pour empêcher la pollution des eaux — ne serait point affectée. D'autres États, cependant, étaient d'avis qu'en matière douanière, la conclusion d'accords bilatéraux ou régionaux serait préférable à la conclusion de conventions collectives, et cela en vue des circonstances spéciales qui seraient propres à chaque cas. Ces États s'opposaient à la reconnaissance à l'État riverain de tout droit d'exercer un contrôle douanier ou autre sur la haute mer, au delà de la mer territoriale, à moins que ce droit ne découlât d'une convention conclue spécialement à cet effet. La possibilité que l'attribution de ces droits aboutirait à créer, du moins à la longue, une zone de mer territoriale qui comprendrait toute la zone contiguë, renforça l'opposition de ces États contre l'institution d'une pareille zone.

D'autres États se sont déclarés disposés à accepter à la rigueur la zone contiguë pour l'exercice des droits douaniers, mais ils refusaient d'y reconnaître à l'État riverain les droits de *contrôle* en vue d'éviter des atteintes à sa *sûreté*. Pour autant qu'il ne s'agirait que d'un droit de légitime défense contre des attaques, la reconnaissance d'un droit spécial serait, de l'avis de ces États, superflue, puisque ce droit découle déjà des principes généraux du droit international; si, d'autre part, on envisageait l'attribution d'une compétence plus large en cette matière, on créerait un danger grave pour la liberté de la navigation, sans donner, d'autre part, une garantie efficace à l'État riverain. Par contre, il y avait d'autres États qui considéreraient l'attribution d'une compétence de ce genre dans la zone contiguë comme d'intérêt primordial. L'opinion a été émise que l'État riverain devrait pouvoir exercer dans l'air surplombant la zone contiguë des droits correspondant à ses droits sur les eaux elles-mêmes de la mer contiguë. La négation de ces droits sur la mer contiguë, ou sur l'air contigu, aurait donc une influence sur l'attitude des États en question concernant la largeur à adopter pour la mer territoriale.

Certaines délégations ont mis en lumière l'importance de reconnaître à l'État riverain, dans la zone contiguë, le contrôle des lois concernant la pêche et la protection de l'alevin dans la mer territoriale. On était, d'autre part, d'accord qu'en ce qui concerne la police sanitaire, il ne semblerait pas nécessaire, en général, de reconnaître des droits spéciaux dans cette zone.

Les différents points de vue énoncés aux pages 3 et 4 de ce rapport, pour autant qu'ils ont été exposés dans les séances plénières de la Commission, se trouvent consignés aux procès-verbaux de ces séances, notamment au procès-verbal de la treizième séance, du 3 avril 1930, qui est annexé à ce rapport¹.

Après des discussions que la durée de la Conférence n'a pas permis de prolonger, la Commission est arrivée à la conclusion qu'en présence de ces points de vue tellement divergents, il ne serait pas possible de se mettre d'accord pour le moment sur ces questions de fond.

Cette conclusion devait avoir nécessairement une répercussion sur le résultat de l'examen des autres points.

La première Sous-Commission avait élaboré et adopté treize articles relatifs aux sujets qu'elle avait à étudier. La Commission était appelée à décider quel serait le sort qu'on devait réserver à ce travail. Quelques délégations étaient d'avis que, nonobstant l'impossibilité de parvenir à un accord concernant l'étendue de la mer territoriale, la conclusion d'une convention sur le régime juridique de cette mer était possible et désirable; pour cette raison, elles proposèrent d'incorporer ces articles dans une convention à adopter par la Conférence. La plupart des délégations n'ont pu se rallier à ce point de vue. Les articles en question étaient conçus comme partie éventuelle d'une convention qui établirait la largeur de la mer territoriale. L'acceptation de ces articles avait, dans plusieurs cas, un caractère transactionnel et avait été subordonnée à la condition expresse ou tacite qu'un accord concernant la largeur de la zone serait atteint. A défaut de cet accord, il ne pouvait être question de la conclusion d'une convention dans laquelle ces seuls articles seraient incorporés. Une troisième opinion de caractère transactionnel, fondée sur un précédent récent, s'est fait jour: on consignerait les articles dans une convention qui pourrait être signée et ratifiée, mais dont l'entrée en vigueur serait subordonnée à celle d'un accord ultérieur concernant l'étendue de la zone. Finalement, on s'est rallié à l'idée de ne pas procéder à la conclusion immédiate d'une convention, et on a décidé d'annexer au rapport de la Commission (annexe I, p. 6), les articles proposés par la première Sous-Commission et approuvés à titre provisoire par la Commission.

Le manque d'un accord concernant l'étendue de la mer territoriale a eu encore plus d'influence sur la suite à donner au rapport de la deuxième Sous-Commission. La relation entre les questions que cette Sous-Commission avait à examiner et l'étendue de la mer territoriale est si étroite que l'absence de règles relatives à la largeur de la zone a empêché la Commission de se prononcer, même à titre provisoire, sur les articles élaborés par cette Sous-Commission. Ces articles, qui constituent quand même un matériel précieux pour la continuation des études en cette matière, ont été également annexés au présent rapport (annexe II, p. II).

Une difficulté à laquelle la Commission s'est heurtée lors de l'examen de plusieurs points de son programme est la suivante: la fixation de règles générales en cette matière

¹ Voir p. 15.

first of all, the Coastal State should be able to enforce its customs regulations over a belt of sea extending twelve miles out from the coast. It need scarcely be said that States would still be free to make treaties with one another conferring special or general rights in a wider zone—for instance, to prevent pollution of the sea. Other States, however, were of opinion that in Customs matters bilateral or regional agreements would be preferable to the making of collective conventions, in view of the special circumstances which would apply in each case. These States were opposed to granting the Coastal State any right of exercising Customs or other control on the high seas outside the territorial sea, unless the right in question arose under a special convention concluded for the purpose. The opposition of these States to the establishment of such a zone was further strengthened by the possibility that, if such rights were accorded, they would eventually lead to the creation of a belt of territorial sea which included the whole contiguous zone.

Other States declared that they were ready to accept, if necessary, a contiguous zone for the exercise of Customs rights, but they refused to recognise the possession by the Coastal State of any rights of *control* with a view to preventing interference with its *security*. The recognition of a special right in the matter of legitimate defence against attack would, in the opinion of these States, be superfluous, since that right already existed under the general principles of international law; if, however, it was proposed to give the Coastal State still wider powers in this matter, the freedom of navigation would thereby be seriously endangered, without, on the other hand, affording any effective guarantee to the Coastal State. But other States regarded the granting of powers of this nature in the contiguous zone as being a matter of primary importance. The opinion was expressed that the Coastal State should be able to exercise in the air above the contiguous zone rights corresponding to those it might be in a position to claim over the contiguous zone itself. The denial of such rights over the contiguous zones both of sea and air would therefore, they stated, influence the attitude of the States in question with regard to the breadth of the territorial sea.

Certain delegations pointed out how important it was that the Coastal State should have in the contiguous zone effective administration of its fishery laws and the right of protecting fry. It was, on the other hand, agreed that it was probably unnecessary to recognise special rights in the contiguous zone in the matter of sanitary regulations.

The various points of view referred to on pages 3 and 4 of this report, in so far as they were expressed in the plenary meetings of the Committee, will be found in the Minutes, and in particular in those of the thirteenth meeting on April 3rd, 1930, which are annexed to this report¹.

After discussions, which could not be prolonged because of the limited time available, the Committee came to the conclusion that in view of these wide divergencies of opinion no agreement could be reached for the present on these fundamental questions.

This conclusion necessarily affected the result of the examination of the other points.

The First Sub-Committee had drawn up and adopted thirteen Articles on the subjects which had been referred to it for examination. The Committee had to decide what should be done with the result of the subcommittee's labours. Some Delegations thought that, despite the impossibility of reaching an agreement on the breadth of the territorial sea, it was both possible and desirable to conclude a Convention on the legal status of that sea, and for that reason proposed that these Articles should be embodied in a convention to be adopted by the Conference. Most of the Delegations however took a contrary view. The Articles in question were intended to form part of a convention which would determine the breadth of the territorial sea. In several cases the acceptance of these Articles had been in the nature of a compromise and subject to the condition, expressed or implied, that an agreement would be reached on the breadth of the belt. In the absence of such an agreement there could be no question of concluding a convention containing these Articles alone. On the basis of a recent precedent, a third compromise was suggested, namely, that the Articles should be embodied in a convention which might be signed and ratified, but which would not come into force until a subsequent agreement was concluded on the breadth of the territorial sea. It was eventually agreed that no convention should be concluded immediately, and it was decided that the Articles proposed by the First Sub-Committee and provisionally approved by the Committee should be attached as an annex to the Committee's report (Annex I, p. 6).

The absence of agreement as to the breadth of the territorial sea affected to an even greater extent the action to be taken on the Second Sub-Committee's report. The questions which that Sub-Committee had to examine are so closely connected with the breadth of the territorial sea that the absence of an agreement on that matter prevented the Committee from taking even a provisional decision on the Articles drawn up by the Sub-Committee. These Articles nevertheless constitute valuable material for the continuation of the study of the question, and are therefore also attached to the present report (Annex II, p. 11).

One difficulty which the Committee encountered in the course of its examination of several points of its agenda was that the establishment of general rules with regard to the

¹ See p. 15.

aboutirait inévitablement, du point de vue théorique, à une modification du régime existant en ce qui concerne certaines portions d'eau. Il est presque superflu de mentionner à ce sujet les baies dites historiques ; le problème n'est, d'ailleurs, point limité aux seules baies, mais se pose aussi pour d'autres situations. L'œuvre de codification ne pourrait porter atteinte aux droits que des États pourraient posséder sur certaines portions de la mer adjacente. Nulle stipulation contenue dans ce rapport ou ses annexes ne saurait donc être interprétée dans ce sens. D'autre part, il faut reconnaître que, pour aboutir à des résultats précis et concrets, il serait nécessaire de fixer et de définir ces droits. La Commission ne se cache pas que l'œuvre de codification se heurtera, aussi sous ce rapport, à certaines difficultés.

Néanmoins, la Commission est d'avis qu'on ne devrait pas conclure que les difficultés d'aboutir immédiatement à une convention doivent induire les États à abandonner l'œuvre entreprise. C'est pourquoi la Commission propose que la Conférence prie le Conseil de la Société des Nations d'inviter les Gouvernements à continuer, à la lumière des discussions de la Conférence, l'étude de la question de l'étendue de la mer territoriale et des questions connexes, et à rechercher les voies de nature à faciliter l'œuvre de codification et l'entente des États pour tout ce qui concerne le développement du trafic maritime international¹. Dans cet ordre d'idées, on suggère que le Conseil de la Société des Nations examine s'il y a lieu d'inviter les divers États à faire parvenir au Secrétaire général des renseignements officiels, soit sous forme de cartes, soit sous une autre forme, au sujet des lignes de bases adoptées par eux pour la mesure de leurs zones de mer territoriale.

Finalement, la Commission propose à la Conférence de recommander au Conseil de la Société des Nations de convoquer, aussitôt qu'il le jugerait opportun, une nouvelle Conférence, soit pour la conclusion d'une convention générale traitant de l'ensemble des questions relatives à la mer territoriale, soit même, si la chose paraissait souhaitable, d'une convention limitée aux points de vue visés à l'annexe I².

* * *

Le Comité préparatoire, en formulant son questionnaire, a fait observer que la question de la juridiction sur les navires étrangers dans les ports ne rentrait pas exactement dans le programme des questions qui devaient faire l'objet de la Conférence. En prenant connaissance des réponses, le Comité préparatoire a constaté que les opinions des Gouvernements étaient divisées sur l'opportunité de retenir ce point dans la convention à établir.

La Commission est tombée d'accord de ne pas s'occuper de cette matière. D'une part, on a fait valoir qu'il s'agissait ici d'une matière très complexe qui sortait du cadre de la convention envisagée et ne pouvait être traitée à fond dans les deux bases de discussions élaborées par le Comité préparatoire. D'autre part, on a émis l'opinion qu'on ne saurait soutenir que ces règles ne présentaient aucun rapport avec la convention ; toutefois, il n'y aurait aucune urgence de régler dès maintenant ces problèmes, qui, d'ailleurs, font l'objet de nombreuses conventions bilatérales. D'autres délégations auraient préféré voir discuter les deux bases de discussion qui, à leur avis, résolvent certains aspects du problème, mais, vu le peu de temps dont on disposait, elles ne se sont pas opposées à la suppression de ces bases.

On a décidé de soumettre à la Conférence le vœu suivant :

« La Conférence émet le vœu que la Convention sur le régime international des ports maritimes, signée à Genève le 9 décembre 1923, soit complétée par l'adoption de dispositions réglant l'étendue des pouvoirs judiciaires des États à l'égard des navires se trouvant dans leurs eaux intérieures. »

Quoique les questions de la protection des espèces de la faune marine et de la réglementation de la pêche en son ensemble ne rentrent pas strictement dans le cadre des travaux de la Conférence, il se pourrait tout de même qu'un accord général en cette matière diminuerait les besoins que certains États éprouvent en ce qui concerne une zone contiguë aux fins des mesures de cet ordre. La Commission propose à la Conférence l'adoption de cette Recommandation.

La Conférence,

Prenant en considération l'importance que présente pour certains pays l'industrie de la pêche ;

Tenant compte, d'autre part, que la protection des diverses espèces de la faune marine doit être envisagée non seulement pour la mer territoriale, mais en dehors de celle-ci ;

Constatant qu'elle ne pourrait, sans sortir du domaine de sa compétence, aborder ce problème d'ensemble ni préjuger les solutions qu'il comporte ;

Ne perdant d'ailleurs pas de vue les initiatives déjà prises à cet égard par certains organes de la Société des Nations,

Tient à affirmer tout l'intérêt qui s'attache aux travaux entrepris ou à entreprendre en ce sens, soit sur le terrain des recherches scientifiques, soit sur le terrain des réalisations pratiques, c'est-à-dire des mesures de protection et de collaboration qui s'imposent pour la protection de richesses qui constituent un patrimoine commun.

¹ Voir annexe IV, p. 17.

² Voir p. 6.

belt of the territorial sea would, in theory at any rate, effect an inevitable change in the existing status of certain areas of water. In this connection it is almost unnecessary to mention the bays known as "historic bays"; and the problem is besides by no means confined to bays, but arises in the case of other areas of water also. The work of codification could not affect any rights which States may possess over certain parts of their coastal sea, and nothing, therefore, either in this report or in its annexes, can be open to that interpretation. On the other hand, it must be recognised that no definite or concrete results can be obtained without determining and defining those rights. The Committee realises that in this matter too the work of codification will encounter certain difficulties.

Nevertheless, in the Committee's opinion, it should not be concluded that difficulties in arriving at an immediate convention must necessarily lead States to abandon the work begun. Accordingly, the Committee proposes that the Conference should request the Council of the League of Nations to invite the Governments to continue, in the light of the Conference's discussions, the study of the breadth of the territorial sea and its allied questions and to seek ways and means of promoting the work of codification, and the good understanding of States in all that concerns the development of international maritime traffic¹. In this connection it is suggested that the Council of the League should consider whether the various States should be invited to forward to the Secretary-General official information, either in the form of charts or in some other form, regarding the base lines adopted by them for the measurement of their belts of territorial sea.

Lastly, the Committee proposes that the Conference should recommend the Council of the League to convene, as soon as it deems opportune, a new Conference, either for the conclusion of a general convention on all questions connected with the territorial sea, or even—if such a course seems desirable—of a convention limited to the points dealt with in Annex I².

* * *

The Preparatory Committee, when drawing up its questionnaire, observed that the question of jurisdiction over foreign vessels in ports did not quite lie within the scope of the questions with which the Conference was to be called upon to deal. After examining the replies of the Governments, the Preparatory Committee found that opinions were divided as to the desirability of embodying this point in the future convention.

The Committee decided not to deal with this subject. It was pointed out that it was a very complex one which lay outside the scheme of the proposed convention and could not be treated in full in the two Bases of Discussion drawn up by the Preparatory Committee. Further, the opinion was expressed that, although the rules on the subject could not be said to have no connection with the Convention, there was no urgent need to settle the problems involved at once; indeed, they already form the subject of a large number of bilateral Conventions. Other Delegations would have preferred to have seen the two Bases, discussed since, in their opinion, they solved certain aspects of the problem; but in view of the short time available, these Delegations did not object to the deletion of the Bases.

It was decided to submit the following recommendation to the Conference:

"The Conference recommends that the Convention on the international régime of maritime ports, signed at Geneva on December 9th, 1923, should be supplemented by the adoption of provisions regulating the scope of the judicial powers of States with regard to vessels in their inland waters."

Although the questions of protection of the various products of the sea and the regulation of fisheries do not, strictly speaking, come within the scheme of the Conference's work, nevertheless, a general agreement in this field would lessen the need which some States feel for a contiguous zone of sea for fishery purposes. The Committee proposes that the Conference should adopt the following Recommendation.

The Conference,

Taking into consideration the importance of the fishing industry to certain countries;

Recognising further that the protection of the various products of the sea must be considered not only in relation to the territorial sea but also the waters beyond it;

And that it is not competent to deal with these problems nor to do anything to prejudice their solution;

Noting also the steps already initiated on these subjects by certain organs of the League of Nations,

Desires to affirm the importance of the work already undertaken or to be undertaken regarding these matters, either through scientific research, or by practical methods, that is measures of protection and collaboration which may be recognised as necessary for the safeguarding of riches constituting the common patrimony.

¹ See Annex IV, p. 17.

² See p. 6.

Annexe I.

RÉGIME JURIDIQUE DE LA MER TERRITORIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier.

Le territoire de l'État comprend une zone de mer désignée dans cette Convention sous le nom de mer territoriale.

La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente Convention et par les autres règles du droit international.

Observations.

En stipulant que la zone de mer territoriale forme une partie du territoire de l'État, on a voulu exprimer que le pouvoir exercé par l'État sur cette zone ne diffère point, de par sa nature, du pouvoir que l'État exerce sur le domaine terrestre. C'est également pour cette raison qu'on a retenu le terme « souveraineté », qui caractérise mieux que tout autre la nature juridique de ce pouvoir. Il est évident que la souveraineté sur la mer territoriale, comme d'ailleurs celle sur le domaine terrestre, ne saurait s'exercer que conformément aux règles fixées par le droit international. Vu que les limitations que le droit international impose au pouvoir étatique quant à la souveraineté sur la mer territoriale sont plus grandes que celles relatives au domaine terrestre, on n'a pas cru superflu de faire expressément mention de ces limitations dans le texte même de l'article. Les limitations préconisées devront être cherchées en premier lieu dans la présente Convention ; étant donné cependant que cette Convention ne pourrait tendre à épuiser la matière, il s'imposait de se référer également aux autres règles du droit international.

On a hésité entre le choix des expressions « eaux territoriales » et « mer territoriale ». En faveur du premier terme, qui était employé par le Comité préparatoire, militent l'usage plus général et l'emploi dans plusieurs conventions internationales. Toutefois, on ne saurait contester que ce terme est de nature à prêter — et prête en effet — à des confusions du fait qu'on s'en sert aussi pour indiquer les eaux intérieures, ou bien l'ensemble des eaux intérieures et des eaux « territoriales », dans le sens restreint du mot. Pour ces raisons, on a donné la préférence à l'expression « mer territoriale ».

Article 2.

Le territoire de l'État riverain comprend aussi l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale, ainsi que le sol recouvert par cette mer et le sous-sol.

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions et aux autres règles du droit international relatives à l'exercice de la souveraineté dans ces domaines.

Observations.

On a voulu insérer une stipulation formelle concernant le régime juridique de l'air au-dessus de la mer territoriale, le sol recouvert par ces eaux, et le sous-sol. Le texte rédigé suit de près celui de l'article précédent. Il s'ensuit que l'État riverain exerce aussi, dans l'espace atmosphérique au-dessus de la mer territoriale, sur le sol et sur le sous-sol, la souveraineté. Il importe de faire ressortir qu'également dans ces domaines, la souveraineté est limitée par les règles du droit international. En ce qui concerne la mer territoriale — y compris l'air et le sol utilisé par la navigation maritime — les limitations sont établies en premier lieu par la présente Convention ; pour l'espace atmosphérique, la question est régie par les prescriptions d'autres conventions ; pour le sol et le sous-sol, les stipulations du droit international ne sont pas nombreuses.

Droit de passage.

Article 3.

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

Un passage n'est pas *inoffensif* lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un État riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet État.

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

Annex I.

THE LEGAL STATUS OF THE TERRITORIAL SEA.

GENERAL PROVISIONS.

Article 1.

The territory of a State includes a belt of sea described in this Convention as the territorial sea.

Sovereignty over this belt is exercised subject to the conditions prescribed by the present Convention and the other rules of international law.

Observations.

The idea which it has been sought to express by stating that the belt of territorial sea forms part of the territory of the State is that the power exercised by the State over this belt is in its nature in no way different from the power which the State exercises over its domain on land. This is also the reason why the term "sovereignty" has been retained, a term which better than any other describes the juridical nature of this power. Obviously, sovereignty over the territorial sea, like sovereignty over the domain on land, can only be exercised subject to the conditions laid down by international law. As the limitations which international law imposes on the power of the State in respect of the latter's sovereignty over the territorial sea are greater than those it imposes in respect of the domain on land, it has not been thought superfluous to make special mention of these limitations in the text of the article itself. These limitations are to be sought in the first place in the present Convention; as, however, the Convention cannot hope to exhaust the matter, it has been thought necessary to refer also to other the rules of international law.

There was some hesitation whether it would be better to use the term "territorial waters" or the term "territorial sea". The use of the first term, which was employed by the Preparatory Committee, may be said to be more general and it is employed in several international conventions. There can, however, be no doubt that this term is likely to lead—and indeed has led—to confusion, owing to the fact that it is also used to indicate inland waters, or the sum total of inland waters and "territorial waters" in the restricted sense of this latter term. For these reasons, the expression "territorial sea" has been adopted.

Article 2.

The territory of a Coastal State includes also the air space above the territorial sea, as well as the bed of the sea, and the subsoil.

Nothing in the present Convention prejudices any conventions or other rules of international law relating to the exercise of sovereignty in these domains.

Observations.

It has been thought desirable that a formal provision should be inserted concerning the juridical status of the air above the territorial sea, the bed of the sea, and the subsoil. The text as drafted is on similar lines to the previous article. It therefore follows that the Coastal State may also exercise sovereignty in the air space above the territorial sea, and over the bed of the sea and the subsoil. It is important to emphasise that in these domains also sovereignty is limited by the rules of international law. As regards the territorial sea, including the air and the bed of the sea as used in maritime navigation, these limitations are, in the first place, to be found in the present Convention. So far as concerns the air space the matter is governed by the provisions of other conventions; as regards the bed of the sea and the subsoil, there are but few rules of international law.

Right of Passage.

Article 3.

"Passage" means navigation through the territorial sea for the purpose either of traversing that sea without entering inland waters, or of proceeding to inland waters, or of making for the high sea from inland waters.

Passage is not *innocent* when a vessel makes use of the territorial sea of a Coastal State for the purpose of doing any act prejudicial to the security, to the public policy or to the fiscal interests of that State.

Passage includes stopping and anchoring, but in so far only as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by *force majeure* or by distress.

Observations.

Pour qu'il puisse être question d'un passage qui n'est pas inoffensif, il faut qu'il s'agisse d'une utilisation de la mer territoriale aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public, ou aux intérêts fiscaux de l'État. Il importe peu que l'intention d'accomplir cet acte ait déjà existé ou non au moment où le navire est entré dans la mer territoriale. Le passage cesse d'être inoffensif s'il est fait abus du droit accordé par le droit international et défini dans le présent article; en pareil cas, l'État riverain reprend sa liberté d'action. L'expression « intérêts fiscaux » doit être interprétée dans un sens large, comprenant tous les intérêts douaniers. Les interdictions d'importation, d'exportation et de transit, même quand elles n'ont pas été édictées à des fins fiscales, mais par exemple à des fins sanitaires, sont couvertes par les termes employés au second alinéa.

D'autre part, il faut relever que, dans le cas où un État aurait contracté des obligations internationales comportant la liberté du transit sur son territoire, soit d'une manière générale, soit au bénéfice de certains États, les obligations qu'il aurait ainsi assumées s'appliquent également à la traversée de la mer territoriale. De même, en ce qui concerne l'accès aux ports ou aux voies navigables, les facilités que l'État aurait accordées en vertu d'obligations internationales concernant le libre accès aux ports, ou la navigation sur ces voies d'eau, ne sauraient être mises en échec par des mesures prises dans les parties de la mer territoriale qui constituent raisonnablement des voies d'accès auxdits port ou aux voies navigables.

I. NAVIRES AUTRES QUE LES BÂTIMENTS DES MARINES DE GUERRE.

Article 4.

L'État riverain ne peut entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

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

Observations.

L'expression « navires autres que les bâtiments des marines de guerre » comprend, non seulement les navires de commerce, mais encore les bâtiments tels que les yachts, les poseurs de câble, etc. ne sont pas des bâtiments appartenant aux forces navale d'un État au moment du passage.

Article 5.

Le droit de passage ne fait pas obstacle à ce que l'État riverain prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir, dans la mer territoriale, toute atteinte à sa sécurité, à son ordre public et à ses intérêts fiscaux, et, en ce qui concerne les navires se rendant dans les eaux intérieures, toute violation des conditions auxquelles l'admission de ces navires est subordonnée.

Observations.

L'article attribue à l'État riverain le droit de vérifier, le cas échéant, le caractère inoffensif du passage et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité, son ordre public, ou ses intérêts fiscaux. Toutefois, afin de ne pas entraver inutilement la navigation, l'État riverain sera tenu de faire usage de ce droit avec beaucoup de circonspection. Quant aux navires dont l'intention de toucher un port a été constatée, la compétence de l'État est plus grande et comporte notamment le droit de vérification des conditions d'admission.

Article 6.

Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'État riverain, notamment en ce qui concerne :

- a) la sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage ;
- b) la protection des eaux de l'État riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires ;
- c) la conservation des richesses de la mer territoriale ;
- d) les droits de pêche, de chasse, et droits analogues appartenant à l'État riverain.

L'État riverain ne peut, toutefois, établir une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses, ni, sauf en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers.

Observations.

Le droit international a, depuis longtemps, reconnu à l'État riverain le droit d'édicter, dans l'intérêt général de la navigation, les règlements spéciaux qui s'appliqueront aux navires

Observations.

For a passage to be deemed other than innocent, the territorial sea must be used for the purpose of doing some act prejudicial to the security, to the public policy or to the fiscal interests of the State. It is immaterial whether or not the intention to do such an act existed at the time when the vessel entered the territorial sea, provided that the act is in fact committed in that sea. In other words, the passage ceases to be innocent if the right accorded by international law and defined in the present Convention is abused and in that event the Coastal State resumes its liberty of action. The expression "fiscal interests" is to be interpreted in a wide sense, and includes all matters relating to Customs. Import, export and transit prohibitions, even when not enacted for revenue purposes but e.g. for purposes of public health, are covered by the language used in the second paragraph, promulgated by the Coastal State.

It should, moreover, be noted that when a State has undertaken international obligations relating to freedom of transit over its territory, either as a general rule or in favour of particular States, the obligations thus assumed also apply to the passage of the territorial sea. Similarly, as regards access to ports or navigable waterways, any facilities the State may have granted in virtue of international obligations concerning free access to ports, or shipping on the said waterways, may not be restricted by measures taken in those portions of the territorial sea which may reasonably be regarded as approaches to the said ports or navigable waterways.

I. VESSELS OTHER THAN WARSHIPS.

Article 4.

A Coastal State may put no obstacles in the way of the innocent passage of foreign vessels in the territorial sea.

Submarine vessels shall navigate on the surface.

Observations.

The expression "vessels other than warships" includes not only merchant vessels, but also vessels such as yachts, cable ships, etc., if they are not vessels belonging to the naval forces of a State at the time of the passage.

Article 5.

The right of passage does not prevent the Coastal State from taking all necessary steps to protect itself in the territorial sea against any act prejudicial to the security, public policy or fiscal interests of the State, and, in the case of vessels proceeding to inland waters, against any breach of the conditions to which the admission of those vessels to those waters is subject.

Observations.

The article gives the Coastal State the right to verify, if necessary, the innocent character of the passage of a vessel and to take the steps necessary to protect itself against any act prejudicial to its security, public policy, or fiscal interests. At the same time, in order to avoid unnecessary hindrances to navigation, the Coastal State is bound to act with great discretion in exercising this right. Its powers are wider if a vessel's intention to touch at a port is known, and include *inter alia* the right to satisfy itself that the conditions of admission to the port are complied with.

Article 6.

Foreign vessels exercising the right of passage shall comply with the laws and regulations enacted in conformity with international usage by the Coastal State, and, in particular, as regards:

- (a) the safety of traffic and the protection of channels and buoys;
- (b) the protection of the waters of the Coastal State against pollution of any kind caused by vessels;
- (c) the protection of the products of the territorial sea;
- (d) the rights of fishing, shooting and analogous rights belonging to the Coastal State.

The Coastal State may not, however, apply these rules or regulations in such a manner as to discriminate between foreign vessels of different nationalities, nor, save in matters relating to fishing and shooting, between national vessels and foreign vessels.

Observations.

International law has long recognised the right of the Coastal State to enact in the general interest of navigation special regulations applicable to vessels exercising the right

exerçant le droit de passage dans la mer territoriale. Les principaux pouvoirs que le droit international a jusqu'à présent reconnu appartenir à cet effet à l'État riverain sont définis dans l'article.

On n'a pas jugé opportun d'insérer une stipulation d'après laquelle le droit de passage inoffensif s'étend aux personnes et aux marchandises se trouvant à bord. Il va de soi qu'on n'a point eu l'intention de limiter le droit de passage aux seuls navires, et qu'on a voulu comprendre aussi les personnes et les biens qui se trouvent à bord. Une pareille stipulation, cependant, aurait été, d'une part, incomplète, parce qu'elle ne fait pas mention, par exemple, de la correspondance postale et des bagages des voyageurs ; elle va, d'autre part, trop loin, parce qu'elle semble exclure tout droit de l'État riverain de procéder à l'arrestation d'une personne ou à la saisie de marchandises se trouvant à bord.

L'expression « édictés » doit être comprise dans le sens quel es lois et règlements devront être dûment publiés. Il va de soi que les navires qui enfreignent les lois ou règlements régulièrement édictés sont justiciables de la juridiction de l'État riverain.

Le dernier alinéa a une portée plus générale ; il ne se réfère pas seulement aux lois et règlements qui pourraient être édictés, mais à toute mesures prises par l'État riverain aux fins de cet article.

Article 7.

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

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

Observations.

Le but de cet article est d'exclure des taxes qui correspondent à des services généraux rendus à la navigation (droit de phare, de balisage, etc.), et de n'admettre que la rémunération d'un service spécialement rendu au navire (taxe de pilotage, de remorquage, etc.). Ces taxes devront être appliquées dans des conditions d'égalité.

La stipulation du premier alinéa comprendra le cas de séjour forcé dans la mer territoriale, dans les conditions prévues à l'article 3, dernier alinéa.

Article 8.

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

- 1) si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire ;
- 2) si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale ;
- 3) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'État dont le navire bat pavillon.

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

Toutefois, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire.

Observations.

Dans le cas d'un délit commis à bord d'un navire étranger dans la mer territoriale, il peut surgir un conflit de compétence entre l'État riverain et l'État du pavillon. Si l'État riverain veut procéder à l'arrêt du navire en vue de déférer le coupable à ses tribunaux, un autre conflit d'intérêts peut surgir : d'une part, l'intérêt de la navigation, qui doit être entravée le moins possible, d'autre part, celui de l'État riverain, qui veut appliquer sa loi pénale sur toute l'étendue de son territoire. L'article proposé n'envisage pas de donner une solution pour le premier de ces conflits ; il ne s'occupe que du dernier. La question de la compétence judiciaire de chacun des deux États reste donc entière ; seulement la faculté de l'État riverain de procéder à l'arrestation de personnes ou à des actes d'instruction (par exemple une perquisition) pendant le passage sera limitée aux cas énumérés dans l'article. Cela n'empêche pas qu'aussi pour des cas non prévus dans l'article une poursuite judiciaire puisse être instituée par l'État riverain contre l'inculpé, si plus tard celui-ci met pied à terre. On a pris en considération d'insérer, *sub 2*, après le mot « infraction » les termes « de l'avis de l'autorité locale compétente ». Toutefois, on a cru ne pas devoir adopter cette proposition. En effet, l'usage de cette expression donnerait à l'autorité locale une compétence exclusive qui ne lui revient pas. Dans un conflit éventuel entre l'État côtier et l'État du pavillon, il devrait y avoir un critère objectif.

of passage through the territorial sea. The principal powers which international law has hitherto recognised as belonging to the Coastal State for this purpose are defined in this Article.

It has not been considered desirable to include any special provision extending the right of innocent passage to persons and merchandise on board vessels. It need hardly be said that there is no intention to limit the right of passage to the vessels alone, and that persons and property on board are also included. A provision however specially referring to "persons and merchandise" would on the one hand have been incomplete because it would not e.g. cover such things as mails or passengers' luggage, whilst on the other hand it would have gone too far because it might have excluded the right of the Coastal State to arrest an individual or to seize goods on board.

The term "enacted" must be understood in the sense that the laws and regulations are to be duly promulgated. Vessels infringing the laws and regulations which have been properly enacted are clearly amenable to the courts of the Coastal State.

The last paragraph of the Article must be interpreted in a broad sense; it does not refer only to the laws and regulations themselves, but to all measures taken by the Coastal State for the purposes of the Article.

Article 7.

No charge may be levied upon foreign vessels by reason only of their passage through the territorial sea.

Charges may only be levied upon a foreign vessel passing through the territorial sea as payment for specific services rendered to the vessel. These charges shall be levied without discrimination.

Observations.

The object of this article is to exclude any charges in respect of general services to navigation (light or conservancy dues, etc.), and to allow payment to be demanded only for special services rendered to the vessel (pilotage, towage, etc.). These latter charges must be made on a basis of strict equality and with no discrimination between one vessel and another.

The provision of the first paragraph will include the case of compulsory anchoring in the territorial sea, in the circumstances indicated in Article 3, last paragraph.

Article 8.

A Coastal State may not take any steps on board a foreign vessel passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation by reason of any crime committed on board the vessel during its passage, save only in the following cases :

- (1) if the consequences of the crime extend beyond the vessel; or
- (2) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea; or
- (3) if the assistance of the local authorities has been requested by the captain of the vessel or by the consul of the country whose flag the vessel flies.

The above provisions do not affect the right of the Coastal State to take any steps authorised by its laws for the purpose of an arrest or investigation on board a foreign vessel in the inland waters of that State or lying in its territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving the inland waters.

The local authorities shall in all cases pay due regard to the interests of navigation when making an arrest on board a vessel.

Observations.

In the case of an offence committed on board a foreign vessel in the territorial sea, a conflict of jurisdiction may arise between the Coastal State and the State whose flag the vessel flies. If the Coastal State wishes to stop the vessel with a view to bringing the guilty party before its courts, another kind of conflict may arise: that is to say between the interests of navigation, which ought to be interfered with as little as possible, and the interests of the Coastal State in its desire to make its criminal laws effective throughout the whole of its territory. The proposed article does not attempt to provide a solution for the first of these conflicts; it deals only with the second. The question of the judicial competence of each of the two States is thus left unaffected, except that the Coastal State's power to arrest persons or carry out investigations (e.g. a search) *during the passage* of the foreign vessel through its waters will be confined to the cases enumerated in the article. In cases not provided for in the article, legal proceedings may still be taken by the Coastal State against an offender if the latter is found ashore. It was considered whether the words "in the opinion of the competent local authority" should not be added in (2) after the word "crime", but the suggestion was not adopted. In any dispute between the Coastal State and the flag State some objective criterion is desirable and the introduction of these words would give the local authority an exclusive competence which it is scarcely entitled to claim.

L'État riverain ne pourrait arrêter un navire étranger, passant à travers la mer territoriale sans toucher les eaux intérieures, du seul fait qu'il se trouve à bord une personne recherchée par la justice de l'État riverain à cause d'un fait punissable, commis hors du navire. A plus forte raison une demande d'extradition, adressée à l'État riverain, à cause d'un délit commis à l'étranger, ne peut être considérée comme un motif valable pour interrompre le cours du navire.

S'il s'agit d'un navire qui stationne dans la mer territoriale, il incombe à la législation de l'État riverain de régler sa compétence en cette matière. Cette compétence est plus étendue qu'à l'égard des navires qui ne font que traverser la mer territoriale le long des côtes. Cela s'applique également en ce qui concerne les navires qui ont touché un port, ou qui ont quitté une voie navigable; le fait qu'un navire a mouillé dans un port et qu'il a eu des rapports avec le territoire, a pris des passagers, etc., augmente les pouvoirs de l'État en cette matière. L'État riverain devra cependant toujours s'efforcer d'entraver la navigation le moins possible. Les inconvénients causés à la navigation par l'interruption du voyage d'un grand paquebot prenant le large à cause de l'arrestation d'une personne qui aurait commis à terre une infraction de peu d'importance, ne sauraient être considérés comme d'une importance moindre que l'intérêt de l'État de s'emparer du coupable. De même, la justice de l'État riverain devrait dans la mesure du possible s'abstenir de procéder à des arrestations de personnes appartenant à l'état-major ou à l'équipage, dont l'absence rendrait impossible la continuation du voyage.

Article 9.

L'État riverain ne peut pas arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord. Il ne peut pratiquer à l'égard de ce navire de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile, que si ces mesures sont prises en raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'État riverain.

La disposition ci-dessus ne porte pas atteinte au droit de l'État riverain de prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile, que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale, en provenance des eaux intérieures.

Observations.

On a suivi une règle analogue à celle qui est adoptée en ce qui concerne l'exercice de la juridiction pénale. Si le navire ne fait que traverser la mer territoriale sans toucher les eaux intérieures, on ne peut aucunement l'arrêter aux fins d'exercer la juridiction civile contre une personne qui se trouve à bord, et le navire lui-même ne peut être arrêté ou saisi qu'à la suite de circonstances qui se sont produites dans les eaux de l'État riverain pendant le voyage en cours, par exemple un abordage, un sauvetage, etc., ou en raison d'obligations assumées en vue de la navigation.

Article 10.

Les règles ci-dessus énoncées, prévues par les articles 8 et 9, réservent la question du traitement des navires exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que des personnes se trouvant à bord de ces navires.

Observations.

La question s'est posée de savoir si, à l'égard des navires appartenant à un État et exploités par lui à des fins commerciales, on pourrait se prévaloir de certains privilèges et immunités en ce qui concerne l'application des articles 8 et 9. La Convention de Bruxelles sur les immunités des navires d'État s'occupe de l'immunité au sujet de la juridiction civile. En s'inspirant des principes et des définitions adoptés dans cette Convention (voir notamment l'article 3), on a stipulé que les règles ci-dessus énoncées réservent la question du traitement des navires ainsi que des personnes exclusivement affectés à un service gouvernemental et non commercial. Les navires d'État exploités à des fins commerciales tomberont donc sous le coup des articles 8 et 9.

Article 11.

La poursuite d'un navire étranger pour infractions [aux lois et règlements] de l'État riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans ses eaux intérieures ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements des mesures d'angle ou d'une autre façon que le navire

The Coastal State cannot stop a foreign vessel passing through the territorial sea without entering the inland waters of the State simply because there happened to be on board a person wanted by the judicial authorities of the State for some punishable act committed elsewhere than on board the vessel. It would be still less possible for a request for extradition addressed to the Coastal State in respect of an offence committed abroad to be regarded as a valid ground for interrupting the vessel's voyage.

In the case of a vessel lying in the territorial sea, the jurisdiction of the Coastal State will be regulated by the State's own municipal law and will necessarily be more extensive than in the case of vessels which are simply passing through the territorial sea along the coast. The same observation applies to vessels which have been in one of the ports or navigable waterways of the Coastal State. The Coastal State, however, must always do its utmost to interfere as little as possible with navigation. The inconvenience caused to navigation by the stopping of a large liner outward bound in order to arrest a person alleged to have committed some minor offence on land can scarcely be regarded as of less importance than the interest which the State may have in securing the arrest of the offender. Similarly, the judicial authorities of the Coastal State should, as far as possible, refrain from arresting any of the officers or crew of the vessel if their absence would make it impossible for the voyage to continue.

Article 9.

A Coastal State may not arrest nor divert a foreign vessel passing through the territorial sea, for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the vessel. A Coastal State may not levy execution against or arrest the vessel for the purpose of any civil proceedings save only in respect of obligations or liabilities incurred by the vessel itself in the course of or for the purpose of its voyage through the waters of the Coastal State.

The above provisions are without prejudice to the right of the Coastal State in accordance with its laws to levy execution against, or to arrest, a foreign vessel in the inland waters of the State or lying in the territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving the inland waters of the State, for the purpose of any civil proceedings.

Observations.

The rules adopted for criminal jurisdiction have been closely followed. A vessel which is only navigating the territorial sea without touching the inland waters of the Coastal State may in no circumstances be stopped for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to any person on board or for levying execution against or for arresting the vessel itself except as a result of events occurring in the waters of the Coastal State during the voyage in question, as for example, a collision, salvage, etc., or in respect of obligations incurred for the purpose of the voyage.

Article 10.

The provisions of the two preceding Articles (Arts. 8 and 9) are without prejudice to the question of the treatment of vessels exclusively employed in a governmental and non-commercial service, and of the persons on board such vessels.

Observations.

The question arose whether, in the case of vessels belonging to a Government and operated by a Government for commercial purposes, certain privileges and immunities might be claimed as regards the application of Articles 8 and 9. The Brussels Convention relating to the immunity of State-owned vessels deals with immunity in the matter of civil jurisdiction. In the light of the principles and definitions embodied in that Convention (see in particular Article 3), the Article now under consideration lays down that the rules set out in the two preceding Articles are without prejudice to the question of the treatment of vessels exclusively employed in a governmental and non-commercial service, and the persons on board such vessels. Government vessels operated for commercial purposes therefore fall within the scope of Articles 8 and 9.

Article 11.

The pursuit of a foreign vessel for an infringement of the laws and regulations of a Coastal State begun when the foreign vessel is within the inland waters or territorial sea of the State may be continued outside the territorial sea so long as the pursuit has not been interrupted. The right of pursuit ceases as soon as the vessel which is pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

The pursuit shall only be deemed to have begun when the pursuing vessel has satisfied itself by bearings, sextant angles, or other like means that the pursued vessel or one of

poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper. L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire.

En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'État dont le navire capturé porte le pavillon.

Observations.

Cet article reconnaît le « droit de poursuite » de l'État riverain et donne quelques précisions en cette matière. Il ne sera pas nécessaire qu'au moment où le navire étranger se trouvant dans la mer territoriale reçoit l'ordre de stopper, le navire qui donne l'ordre s'y trouve également. Ce cas se présente dans la pratique à l'égard de navires d'inspection qui, afin de surveiller les pêcheries, croisent le long des côtes, un peu en dehors de la limite de la mer territoriale. Il suffira alors qu'au moment du commencement de la poursuite, le navire qui commet l'infraction se trouve dans la mer territoriale.

La poursuite doit être continue; une fois interrompue, elle ne peut être reprise. Le point de savoir si une poursuite a ou non été interrompue, est une question de fait. Le droit de poursuite cesse en tout cas dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance.

On s'est demandé à quel moment on pourrait considérer la poursuite comme commencée. Si un navire d'inspection reçoit un message radiotélégraphique lui annonçant une infraction commise, et s'il se met en route sans voir encore le navire en question, peut-on considérer la poursuite comme commencée? On a cru devoir répondre par la négative. La poursuite ne peut être considérée comme commencée qu'au moment où le navire poursuivant s'est convaincu lui-même de la présence du navire étranger dans la mer territoriale et où il lui a donné, en hissant le signal prescrit, l'ordre de stopper. Afin d'éviter des abus, on n'a pas voulu se contenter d'un ordre au moyen de la T. S. F., qui pourrait être donné à une distance illimitée.

L'arrestation d'un navire étranger en haute mer présente un caractère si exceptionnel qu'il importe, afin d'éviter des malentendus, que l'État du pavillon soit renseigné sur les motifs de cette arrestation. C'est pourquoi on a jugé utile de prescrire une notification par l'État du navire capteur à l'État intéressé.

2. BÂTIMENTS DES MARINES DE GUERRE.

Article 12.

En règle générale, l'État riverain n'empêchera pas le passage des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalables.

L'État riverain a le droit de régler les conditions de ce passage.

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

Observations.

En statuant que l'État riverain n'empêchera pas le passage inoffensif des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale, on ne fait que consacrer la pratique existante. Il est également en conformité avec cette pratique qu'on n'établisse pas une règle stricte et absolue, mais qu'on laisse à l'État la faculté d'interdire, dans des cas exceptionnels, le passage des navires de guerre étrangers.

L'État riverain peut réglementer les conditions du passage, notamment en ce qui concerne le nombre des unités étrangères passant simultanément dans sa mer territoriale, considérée soit dans son ensemble, soit par secteur, sans toutefois, en règle générale, pouvoir exiger pour ce passage une autorisation ou même une notification préalables.

Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte en ce qui concerne les navires de guerre dans les détroits entre deux parties de la haute mer servant à la navigation internationale.

Article 13.

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

Observations.

On a jugé superflu d'insérer une stipulation indiquant que les bâtiments de guerre doivent, dans la mer territoriale, respecter les lois et règlements locaux. Toutefois, on a jugé utile de faire ressortir que, par l'inobservation de ces règlements, le droit de libre passage prend fin et que, conséquemment, la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée.

its boats is within the limits of the territorial sea, and has begun the pursuit by giving the signal to stop. The order to stop shall be given at a distance which enables it to be seen or heard by the other vessel.

A capture on the high sea shall be notified without delay to the State whose flag the captured vessel flies.

Observations.

This article recognises the "right of pursuit" of the Coastal State and states the principles with some precision. When the foreign vessel in the territorial sea receives the order to stop, the vessel giving the order need not necessarily be in that sea also. This case arises in practice in connection with patrol vessels which, in order to police the fisheries, cruise along the coast at a little distance outside the limits of the territorial sea. In such case, when the pursuit commences, it will be sufficient if the offending vessel (or its boats, if the infringement is being committed by their means) is within the territorial sea.

Pursuit must be continuous; once interrupted, it may not be resumed. The question whether a pursuit has or has not been interrupted is a question of fact. The right of pursuit ceases in every case as soon as the vessel enters the territorial sea of its own country or of a third State.

The point was raised: at what precise moment may pursuit be deemed to have begun? If a patrol vessel receives a wireless message informing it that an offence has been committed and sets out without having seen the offending vessel, can it be said that pursuit has already begun? The conclusion reached was that it can not. Pursuit can not be deemed to have begun until the pursuing vessel has ascertained for itself the actual presence of a foreign vessel in the territorial sea and has, by means of any recognised signal, given it the order to stop. It was thought that, to avoid abuses, an order transmitted by wireless should not be regarded as sufficient, since there were no limits to the distance from which such an order might be given.

The arrest of a foreign vessel on the high sea is an occurrence of so exceptional a nature that, in order to avoid misunderstandings, the State whose flag the vessel flies must be notified of the reasons for the arrest. It was therefore deemed advisable to require the State of the vessel effecting the capture to notify the other State concerned.

2. WARSHIPS.

Article 12.

As a general rule, a Coastal State will not forbid the passage of foreign warships in its territorial sea and will not require a previous authorisation or notification.

The Coastal State has the right to regulate the conditions of such passage. Submarines shall navigate on the surface.

Observations.

To state that a Coastal State will not forbid the innocent passage of foreign warships through its territorial sea is but to recognise existing practice. That practice also, without laying down any strict and absolute rule, leaves to the State the power, in exceptional cases, to prohibit the passage of foreign warships in its territorial sea.

The Coastal State may regulate the conditions of passage, particularly as regards the number of foreign units passing simultaneously through its territorial sea—or through any particular portion of that sea—though as a general rule no previous authorisation or even notification will be required.

Under no pretext, however, may there be any interference with the passage of warships through straits constituting a route for international maritime traffic between two parts of the high sea.

Article 13.

If a foreign warship passing through the territorial sea does not comply with the regulations of the Coastal State and disregards any request for compliance which may be brought to its notice, the Coastal State may require the warship to leave the territorial sea.

Observations.

A special stipulation to the effect that warships must, in the territorial sea, respect the local laws and regulations has been thought unnecessary. Nevertheless, it seemed advisable to indicate that on non-observance of these regulations the right of free passage ceases and that consequently the warship may be required to leave the territorial sea.

Annexe II.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION N° II

LIGNE DE BASE.

Sous réserve des dispositions concernant les baies et les îles, l'étendue de la mer territoriale se compte à partir de la laisse de basse mer, le long de toutes les côtes.

Aux fins de la présente Convention, on entend par laisse de basse mer celle qui est indiquée sur la carte officielle employée par l'État riverain, à condition que cette ligne ne s'écarte pas sensiblement de la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales.

Les élévations du sol situées dans la mer territoriale, bien qu'elles n'émergent qu'à marée basse, sont prises en considération pour le tracé de cette mer.

Observations.

Pour calculer l'étendue de la mer territoriale, on prendra pour base la laisse de basse mer en suivant toutes les sinuosités de la côte. Il est fait abstraction : 1° du cas où l'on serait en présence d'une baie ; 2° de celui où existeraient des îles à proximité de la côte ; 3° du cas d'un groupe d'îles ; ces trois cas seront traités ultérieurement. Il ne s'agit, dans cet article, que du principe général.

L'expression traditionnelle « laisse de basse mer » peut revêtir des sens divers et elle a besoin de précision. Il existe un certain nombre de critères qui, dans la pratique des divers États, servent à déterminer la ligne en question. On a pris en considération notamment les deux critères suivants : d'une part, la ligne de basse mer indiquée sur la carte officielle de l'État côtier, d'autre part, la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales. On a choisi le premier critère qui, du point de vue pratique, a semblé préférable. Il est vrai que tous les États ne possèdent pas des cartes officielles, publiées par leurs propres services hydrographiques ; on a été d'avis, cependant, qu'il existe, dans chaque État riverain, une carte adoptée en tant que carte officielle par les services de l'État, et on a choisi une expression qui comprend également ces cartes.

Les divergences résultant de l'adoption de critères différents dans les diverses cartes, sont très peu importantes et pourraient être négligées. Toutefois, pour éviter des abus, on a ajouté que la ligne indiquée par la carte ne devrait pas s'écarter sensiblement du critère qu'on a considéré comme étant le plus exact : la laisse moyenne des plus basses mers bimensuelles et normales. Il faut reconnaître que le terme « sensiblement » est assez vague ; vu, cependant, que d'une part l'application de la stipulation n'est prévue que pour les cas où le manque de bonne foi serait évident, et que, d'autre part, une précision serait extrêmement difficile, on a cru pouvoir accepter cette expression.

Si une élévation du sol, qui émerge seulement à marée basse, se trouve dans la mer territoriale d'un continent ou d'une île, elle a, conformément au principe adopté dans la Convention concernant les pêcheries dans la mer du Nord, de 1882, sa propre mer territoriale.

Il est bien entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas en général applicables aux côtes ordinairement ou constamment prises dans les glaces.

BAIES.

Pour les baies dont un seul État est riverain, l'étendue des eaux territoriales sera mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de l'ouverture de la baie ; si l'ouverture de la baie excède dix milles, cette ligne sera tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Observations.

Il est admis que la ligne de base fournie par les sinuosités de la côte ne doit pas être maintenue indistinctement. Quand il s'agit d'une échancrure qui n'a pas une très grande largeur à son entrée, il y a lieu de considérer cette baie comme faisant partie des eaux intérieures. Les opinions étaient partagées quant à la largeur à laquelle il fallait s'arrêter. Plusieurs délégations ont exprimé l'avis que le caractère d'eaux intérieures devait être attribué aux baies dont l'ouverture n'excède pas dix milles ; une ligne fictive serait tracée en travers de la baie, entre les deux points les plus avancés, et cette ligne servirait de base pour la détermination de l'étendue des eaux territoriales. Si l'ouverture de la baie excède dix milles, il y aura lieu de tirer cette ligne fictive au premier point, à partir de l'entrée, où la largeur de la baie n'excédera pas dix milles. C'est le système qui a été adopté entre autres dans la Convention du 6 mai 1882 sur la pêche dans la mer du Nord. D'autres délégations ne voulaient considérer les eaux d'une baie comme eaux intérieures que si les deux zones de mer territoriale se rencontraient à l'ouverture de la baie, en d'autres termes, si l'ouverture n'excédait pas le double de l'étendue de la mer territoriale. Pour les États qui étaient en faveur d'une étendue de mer territoriale de trois milles, l'ouverture ne devrait donc pas excéder six milles. Les partisans de cette

Annex II.

REPORT OF SUB-COMMITTEE No. II.

BASE LINE.

Subject to the provisions regarding bays and islands, the breadth of the territorial sea is measured from the line of low-water mark along the entire coast.

For the purposes of this Convention, the line of low-water mark is that indicated on the charts officially used by the Coastal State, provided the latter line does not appreciably depart from the line of mean low-water spring tides.

Elevations of the sea bed situated within the territorial sea, though only above water at low tide, are taken into consideration for the determination of the base line of the territorial sea.

Observations.

The line of low-water mark following all the sinuosities of the coast is taken as the basis for calculating the breadth of the territorial sea, excluding the special cases of (1) bays, (2) islands near the coast and (3) groups of islands, which will be dealt with later. The article is only concerned with the general principle.

The traditional expression "low-water mark" may be interpreted in different ways and requires definition. In practice, different States employ different criteria to determine this line. The two following criteria have been taken more particularly into consideration: first, the low-water mark indicated on the charts officially used by the Coastal State, and, secondly, the line of mean low-water spring tides. Preference was given to the first, as it appeared to be the more practical. Not every State, it is true, possesses official charts published by its own hydrographic services, but every Coastal State has some chart adopted as official by the State authorities, and a phrase has therefore been used which also includes these charts.

The divergencies [due to the adoption of different criteria on the different charts are very slight and can be disregarded. In order to guard against abuse, however, the proviso has been added that the line indicated on the chart must not depart appreciably from the more scientific criterion: the line of mean low-water spring tides. The term "appreciably" is admittedly vague. Inasmuch, however, as this proviso would only be of importance in a case which was clearly fraudulent, and as, moreover, absolute precision would be extremely difficult to attain, it is thought that it might be accepted.

If an elevation of the sea bed which is only uncovered at low tide is situated within the territorial sea off the mainland, or off an island, it is to be taken into consideration on the analogy of the North Sea Fisheries Convention of 1882 in determining the base line of the territorial sea.

It must be understood that the provisions of the present Convention do not prejudge the questions which arise in regard to coasts which are ordinarily or perpetually ice-bound.

BAYS.

In the case of bays the coasts of which belong to a single State, the belt of territorial waters shall be measured from a straight line drawn across the opening of the bay. If the opening of the bay is more than ten miles wide, the line shall be drawn at the nearest point to the entrance at which the opening does not exceed ten miles.

Observations.

It is admitted that the base line provided by the sinuosities of the coast should not be maintained under all circumstances. In the case of an indentation which is not very broad at its opening, such a bay should be regarded as forming part of the inland waters. Opinions were divided as to the breadth at which this opening should be fixed. Several Delegations were of opinion that bays, the opening of which did not exceed ten miles, should be regarded as inland waters; an imaginary line should be traced across the bay between the two points jutting out furthest, and this line would serve as a basis for determining the breadth of the territorial waters. If the opening of the bay exceeds ten miles, this imaginary line will have to be drawn at the first place, starting from the opening, at which the width of the bay does not exceed ten miles. This is the system adopted i.a. in the North Sea Fisheries Convention of May 6th, 1882. Other Delegations were only prepared to regard the waters of a bay as inland waters if the two zones of territorial sea met at the opening of the bay, in other words, if the opening did not exceed twice the breadth of the territorial sea. States which were in favour of a territorial belt of three miles held that the opening should therefore not exceed six miles. Those who supported this opinion were afraid that the adoption of a greater width for

dernière opinion craignaient notamment que l'adoption d'une plus grande largeur des lignes fictives tracées en travers des baies fût de nature à compromettre le principe énoncé à l'article précédents tant qu'on n'aurait pas fixé les conditions qu'une échancrure doit remplir pour présenter le caractère essentiel d'une baie. La majorité des délégations a pu tomber d'accord sur une largeur de dix milles pourvu qu'on adoptât en même temps un système permettant de dénier le caractère de baie aux échancrures de peu de profondeur.

Toutefois, ces systèmes ne seront susceptibles d'une application pratique que si les États riverains mettent les marins à même de savoir comment ils doivent considérer les différentes échancrures de la côte.

Deux systèmes ont été proposés; on les trouvera annexés aux observations à cet article. La Sous-Commission ne s'est pas prononcée sur ces systèmes, elle a voulu réserver la possibilité d'envisager, soit d'autres systèmes, soit la modification de l'un ou l'autre des systèmes présentés.

Appendice A.

PROPOSITION DE LA DÉLÉGATION DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

S'il s'agit d'une baie ou d'un estuaire dont les côtes appartiennent à un seul État, ou à deux ou plusieurs États qui ont conclu un accord au sujet de la division des eaux de la baie ou de l'estuaire, la détermination du statut des eaux de la baie ou de l'estuaire sera effectuée comme suit :

1) Sur une carte, une ligne droite d'une longueur maximum de dix milles marins sera tirée comme suit en travers de la baie ou de l'estuaire : la ligne sera tirée entre les deux promontoires ou convexités marquées de la côte qui embrassent l'échancrure ou concavité marquées comprenant la baie ou l'estuaire si la distance entre les deux promontoires ne dépasse pas dix milles marins ; s'il en est autrement, la ligne sera tirée par le point le plus proche de l'entrée auquel la largeur ne dépasse pas dix milles marins.

2) La courbe tangente à tous les arcs de cercle ayant un rayon égal à $\frac{1}{4}$ de la longueur de la ligne droite tracée en travers de la baie ou de l'estuaire sera alors tirée de tous les points de la côte du continent (quelle que soit la ligne du niveau de mer adoptée dans les cartes de l'État riverain), mais ces arcs de cercle ne seront pas tracés autour des îles lorsque l'on appliquera la méthode décrite immédiatement ci-après.

3) Si la surface qui se trouve à l'intérieur de la ligne droite et de la courbe tangente aux arcs de cercle dépasse la surface d'un demi-cercle dont le diamètre est égal à la moitié de la longueur de la ligne droite tirée en travers de la baie ou de l'estuaire, les eaux de la baie ou de l'estuaire qui se trouvent à l'intérieur de la ligne droite seront considérées, aux fins de la présente convention, comme des eaux intérieures ; autrement, elles ne seront pas considérées comme telles.

Lorsque le statut des eaux d'une baie ou d'un estuaire aura été déterminé de la manière cidessus exposée, il sera procédé comme suit à la délimitation des eaux territoriales :

1) Si les eaux de la baie ou de l'estuaire sont reconnues comme eaux intérieures, la ligne droite tirée en travers de l'entrée ou en travers de la baie ou de l'estuaire sera considérée comme la frontière entre les eaux intérieures et les eaux territoriales et la zone des eaux territoriales de trois milles sera mesurée vers le large à partir de cette ligne de la même manière que si celle-ci faisait partie de la côte.

2) S'il n'en est pas ainsi, la zone des eaux territoriales sera mesurée vers le large à partir de tous les points situés sur la ligne de la côte.

3) Dans l'un et l'autre cas, des arcs de cercle d'un rayon de trois milles seront tracés autour des côtes des îles (s'il y en a), conformément aux dispositions relatives à la délimitation des eaux territoriales autour des îles.

Appendice B.

PROPOSITION TRANSACTIONNELLE DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE.

Pour les échancrures dont un seul État est riverain, l'étendue de la mer territoriale pourra être mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de l'ouverture de l'échancrure, à la condition que la longueur de cette ligne ne dépasse pas dix milles et que l'échancrure puisse être qualifiée baie.

Pour qu'une échancrure puisse être qualifiée baie, il faut que la surface comprise entre la courbe de la côte et sa corde soit égale ou supérieure à la surface du segment de cercle dont le centre est situé sur la perpendiculaire à la corde en son milieu, à une distance de la corde égale au $\frac{1}{2}$ de la longueur de cette corde, et dont le rayon est égal à la distance qui sépare ce point d'une extrémité de la courbe.

PORTS.

Devant les ports, les installations permanentes qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte, aux fins de la délimitation de l'étendue de la mer territoriale.

Observations.

Les eaux du port, jusqu'à une ligne tracée entre les deux ouvrages fixes les plus avancés, constituent donc des eaux intérieures de l'État riverain.

the imaginary lines traced across bays might undermine the principle enunciated in the preceding article so long as the conditions which an indentation has to fulfil in order to be regarded as a bay remained undefined. Most Delegations agreed to a width of ten miles, provided a system were simultaneously adopted under which slight indentations would not be treated as bays.

However, these systems could only be applied in practice if the Coastal States enabled sailors to know how they should treat the various indentations of the coast.

Two systems were proposed; these have been set out as annexes to the observations on this article. The Sub-Committee gave no opinion regarding these systems, desiring to reserve the possibility of considering other systems or modifications of either of the above systems.

Appendix A.

PROPOSAL OF THE DELEGATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

In the case of a bay or estuary the coasts of which belong to a single State, or to two or more States which have agreed upon a division of the waters thereof, the determination of the status of the waters of the bay or estuary shall be made in the following manner:

(1) On a chart or map a straight line not to exceed ten nautical miles in length shall be drawn across the bay or estuary as follows: The line shall be drawn between two headlands or pronounced convexities on the coast which embrace the pronounced indentation or concavity comprising the bay or estuary if the distance between the two headlands does not exceed ten nautical miles; otherwise the line shall be drawn through the point nearest to the entrance at which the width does not exceed ten nautical miles;

(2) The envelope of all arcs of circles having a radius equal to one-fourth the length of the straight line across the bay or estuary shall then be drawn from all points on the coast of the mainland (at whatever line of sealevel is adopted on the charts of the coastal State) but such arcs of circles shall not be drawn around islands in connection with the process which is next described;

(3) If the area enclosed within the straight line and the envelope of the arcs of circles exceeds the area of a semi-circle whose diameter is equal to one-half the length of the straight line across the bay or estuary, the waters of the bay or estuary inside of the straight line shall be regarded, for the purposes of this convention, as interior waters; otherwise they shall not be so regarded.

When the determination of the status of the waters of a bay or estuary has been made in the manner described above, the delimitation of the territorial waters shall be made as follows:

(1) If the waters of the bay or estuary are found to be interior waters, the straight line across the entrance or across the bay or estuary shall be regarded as the boundary between interior waters and territorial waters, and the three-mile belt of territorial waters shall be measured outward from that line in the same manner as if it were a portion of the coast;

(2) Otherwise the belt of territorial waters shall be measured outward from all points on the coast line;

(3) In either case arcs of circles of three mile radius shall be drawn around the coasts of islands (if there be any) in accordance with provisions for delimiting territorial waters around islands.

Appendix B.

COMPROMISE-PROPOSAL OF THE FRENCH DELEGATION.

In the case of indentations where there is only one Coastal State, the breadth of the territorial sea may be measured from a straight line drawn across the opening of the indentation provided that the length of this line does not exceed ten miles and that the indentation may properly be termed a bay.

In order that an indentation may be properly termed a bay, the area comprised between the curve of the coast and its chord must be equal to or greater than the area of the segment of the circle the centre of which is situated on the perpendicular to the chord in its middle, at a distance from the chord equal to one half of the length of this chord and of which the radius is equal to the distance which separates this point from one end of the curve.

PORTS.

In determining the breadth of the territorial sea, in front of ports the outermost permanent harbour works shall be regarded as forming part of the coast.

Observations.

The waters of the port as far as a line drawn between the outermost fixed works thus constitute the inland waters of the Coastal State.



RADES.

Les rades qui servent au chargement, au déchargement et au mouillage des navires et qui, à cet effet, ont fait l'objet d'une délimitation de la part de l'État riverain, sont comprises dans la mer territoriale de cet État, bien qu'elles puissent en partie être situées en dehors du tracé général de la mer territoriale. L'État riverain doit indiquer quelles rades sont effectivement employées à cet usage et quelles en sont les limites.

Observations.

Il avait été proposé d'assimiler aux *ports* les rades qui servent au chargement et au déchargement des navires. Ces rades auraient alors été considérées comme des eaux intérieures, et la mer territoriale aurait été mesurée à partir de la limite extérieure de la rade. On n'a pas cru devoir se rallier à cette proposition. Tout en reconnaissant que l'État riverain doit pouvoir exercer sur la rade des droits de contrôle et de police spéciaux, on a jugé excessif de considérer les eaux en question comme eaux intérieures, ce qui pourrait avoir comme conséquence que le passage inoffensif des navires de commerce y soit interdit. On a suggéré, pour satisfaire à ces objections, de reconnaître expressément le droit de passage dans ces eaux. Du point de vue pratique, les différences principales entre ces « eaux intérieures » et la mer territoriale auraient consisté en ce que les rades auraient eu une zone de mer territoriale qui leur aurait été propre. Mais, puisqu'on n'a pas jugé nécessaire d'accorder une pareille zone, on est tombé d'accord sur une solution suivant laquelle les eaux de la rade sont comprises dans la mer territoriale de l'État, même si elles s'étendent en dehors du tracé général de cette mer.

ÎLES.

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

Observations.

La définition du terme « île » n'exclut pas les îles artificielles, pourvu qu'il s'agisse de véritables fractions de territoire, et non pas de travaux d'art flottants, de balises ancrées, etc. Le cas d'une île artificielle érigée près de la délimitation entre les zones territoriales de deux pays est réservé.

Une élévation du sol, qui émerge seulement à marée basse, n'est pas considérée, aux fins de cette Convention, comme une île. (Voir toutefois la disposition ci-dessus concernant la ligne de base.)

GROUPES D'ÎLES.

Observations.

En ce qui concerne un groupe d'îles (archipel) et les îles situées le long de la côte, la majorité de la Sous-Commission a été d'avis qu'il faudrait adopter la distance de dix milles comme base pour la mesure de la mer territoriale vers la haute mer. A défaut de précisions techniques, on a toutefois dû abandonner l'idée de formuler un texte précis à ce sujet. Quant au caractère des eaux comprises dans le groupe, la Sous-Commission ne s'est pas prononcée.

DÉTROITS.

Dans les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer, la mer territoriale sera délimitée de la même manière que devant les autres parties de la côte, même quand un seul État est riverain.

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

Observations.

A l'intérieur des détroits auxquels se réfère cet article, les zones de mer baignant les côtes constituent des eaux territoriales, de même que devant toute autre partie de la côte. La zone de mer entre les deux rives ne pourra être considérée comme faisant partie des eaux intérieures, même si les deux bandes de mer territoriale se touchent et si les deux rives appartiennent au même État. Les règles concernant l'adoption de la ligne de démarcation entre les eaux intérieures et les eaux territoriales sont les mêmes que devant les autres parties de la côte.

Lorsque la largeur dépasse, dans tout le détroit, la somme des largeurs des deux bandes de mer territoriale, il existe dans tout le détroit un chenal de haute mer. Si, au contraire, la largeur dans tout le détroit est inférieure à l'étendue des deux zones de mer territoriale, les eaux du détroit seront des eaux territoriales. D'autres cas peuvent se pré-

ROADSTEADS.

Roadsteads used for the loading, unloading and anchoring of vessels, the limits of which have been fixed for that purpose by the Coastal State, are included in the territorial sea of that State, although they may be situated partly outside the general belt of territorial sea. The Coastal State must indicate the roadsteads actually so employed and the limits thereof.

Observations.

It had been proposed that roadsteads which serve for the loading and unloading of vessels should be assimilated to *ports*. These roadsteads would then have been regarded as inland waters, and the territorial sea would have been measured from their outer limits. It was thought, however, impossible to adopt this proposal. Although it was recognised that the Coastal State must be permitted to exercise special rights of control and of police over the roadsteads, it was considered unjustifiable to regard the waters in question as inland waters, since in that case merchant vessels would have had no right of innocent passage through them. To meet these objections it was suggested that the right of passage in such waters should be expressly recognised, the practical result being that the only difference between such "inland waters" and the territorial sea would have been the possession by roadsteads of a belt of territorial sea of their own. As, however, such a belt was not considered necessary, it was agreed that the waters of the roadstead should be included in the territorial sea of the State, even if they extend beyond the general limit of the territorial sea.

ISLANDS.

Every island has its own territorial sea. An island is an area of land, surrounded by water, which is permanently above high-water mark.

Observations.

The definition of the term "island" does not exclude artificial islands, provided these are true portions of the territory and not merely floating works, anchored buoys, etc. The case of an artificial island erected near to the line of demarcation between the territorial waters of two countries is reserved.

An elevation of the sea bed, which is only exposed at low tide, is not deemed to be an island for the purpose of this Convention. (See however the above proposal concerning the Base Line.)

GROUPS OF ISLANDS.

Observations.

With regard to a group of islands (archipelago) and islands situated along the coast, the majority of the Sub-Committee was of opinion that a distance of 10 miles should be adopted as a basis for measuring the territorial sea outward in the direction of the high sea. Owing to the lack of technical details, however, the idea of drafting a definite text on this subject had to be abandoned. The Sub-Committee did not express any opinion with regard to the nature of the waters included within the group.

STRAITS.

In straits which form a passage between two parts of the high sea, the limits of the territorial sea shall be ascertained in the same manner as on other parts of the coast, even if the same State is the Coastal State of both shores.

When the width of the straits exceeds the breadth of the two belts of territorial sea, the waters between those two belts form part of the high sea. If the result of this delimitation is to leave an area of high sea not exceeding two miles in breadth surrounded by territorial sea, this area may be assimilated to territorial sea.

Observations.

Within the straits with which this Article deals the belts of sea around the coast constitute territorial sea in the same way as on any other part of the coast. The belt of sea between the two shores may not be regarded as inland waters, even if the two belts of territorial sea and both shores belong to the same State. The rules governing the line of demarcation between the ordinary inland waters and the territorial sea are the same as on other parts of the coast.

When the width throughout the straits exceeds the sum of the breadths of the two belts of territorial sea, there is a channel of the high sea through the strait. On the other hand, if the width throughout the strait is less than the breadth of the two belts of territorial sea, the waters of the strait will be territorial waters. Other cases may and in fact do

senter et se présentent en effet : la largeur du détroit est, à certains endroits, supérieure, à d'autres endroits égale ou inférieure à l'étendue totale des deux bandes de mer territoriale. Dans ces cas, des portions de haute mer pourront se trouver enclavées dans les eaux territoriales. On a été d'avis qu'il n'y avait pas de motifs valables pour dénier à ces portions de mer enclavées — et qui peuvent avoir une assez grande superficie — le caractère de haute mer. Néanmoins, s'il ne s'agit que de portions d'une importance minime, on peut, pour des raisons pratiques, les assimiler aux eaux territoriales. Toutefois, ces exceptions seront limitées à celles de ces « enclaves » maritimes dont la largeur ne dépasse pas deux milles marins.

De même que dans les cas des baies dont plusieurs États sont riverains, on s'est abstenu de donner des règles concernant le tracé de la ligne de démarcation entre les eaux territoriales dans les détroits où il y a deux ou plusieurs États riverains, et où la largeur est inférieure à l'étendue des zones de mer territoriale.

L'article se borne à donner des règles pour les détroits qui servent de passage entre deux parties de la haute mer. On a laissé de côté le régime des détroits qui ne donnent accès qu'à des eaux intérieures. Pour ces détroits, les règles concernant les baies et le cas échéant les îles restent applicables.

PASSAGE DE NAVIRES DE GUERRE DANS LES DÉTROITS.

Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte, même en ce qui concerne les navires de guerre dans les détroits entre deux parties de la haute mer servant à la navigation internationale.

Observations.

D'après l'article précédent, les eaux des détroits sont, pour autant qu'il ne s'agit pas de haute mer, des eaux territoriales. Il importe d'assurer, dans toutes les circonstances, le passage des navires de commerce et des bâtiments de guerre dans les détroits, entre deux parties de la haute mer qui forment des routes ordinaires pour la navigation internationale.

DÉLIMITATION DE LA MER TERRITORIALE A L'EMBOUCHURE D'UN FLEUVE.

Quand un fleuve se jette dans la mer sans estuaire, les eaux du fleuve constituent des eaux intérieures jusqu'à une ligne tirée à travers l'embouchure suivant la direction générale de la côte, quelle que soit la largeur. Si le fleuve se jette dans la mer par un estuaire, les règles applicables aux baies s'appliquent à cet estuaire.

arise: at certain places the width of the strait is greater than, while elsewhere it is equal to or less than, the total breadth of the two belts of territorial sea. In these cases, portions of the high sea may be surrounded by territorial sea. It was thought that there was no valid reason why these enclosed portions of sea—which may be quite large in area—should not be treated as the high sea. If such areas are of very small extent, however, practical reasons justify their assimilation to territorial sea; but it is proposed in the Article to confine such exceptions to “enclaves” of sea not more than two nautical miles in width.

Just as in the case of bays which lie within the territory of more than one Coastal State, it has been thought better not to draw up any rules regarding the drawing of the line of demarcation between the respective territorial seas in straits lying within the territory of more than one Coastal State and of a width less than the breadth of the two belts of territorial sea.

The application of the Article is limited to straits which serve as a passage between two parts of the high sea. It does not touch the regulation of straits which give access to inland waters only. As regards such straits, the rules concerning bays, and where necessary islands, will continue to be applicable.

PASSAGE OF WARSHIPS THROUGH STRAITS.

Under no pretext whatever may the passage even of warships through straits used for international navigation between two parts of the high sea be interfered with.

Observations.

According to the previous Article the waters of straits which do not form part of the high sea constitute territorial sea. It is essential to ensure in all circumstances the passage of merchant vessels and warships through straits between two parts of the high sea and forming ordinary routes of international navigation.

DELIMITATION OF THE TERRITORIAL SEA AT THE MOUTH OF A RIVER.

When a river flows directly into the sea, the waters of the river constitute inland water up to a line following the general direction of the coast drawn across the mouth of the river whatever its width. If the river flows into an estuary, the rules applicable to bays apply to the estuary.

Annexe III.

Deuxième Commission.

EAUX TERRITORIALES

EXTRAIT DU
COMPTE RENDU PROVISOIRE DE LA TREIZIÈME SÉANCE
TENUE LE JEUDI 3 AVRIL 1930, A 9 H. 15.

Président : M. GÖPPERT.

M. MUSHAKOJI (Japon). — Je ne suis pas d'avis qu'il faille voter, mais cependant M. Giannini avait raison en disant qu'il serait bon de connaître l'orientation de la Commission. Les délégations pourraient être priées d'exprimer leur avis en deux mots, comme M. Rolin l'a proposé, sans que l'on procède à un vote.

Le PRÉSIDENT. — Cette proposition me semble excellente.

M. GIDEL (France). — Il doit être entendu qu'il ne s'agit que d'une opinion toute provisoire et non pas d'une opinion catégorique. Chaque délégation prend une position de principe.

Le PRÉSIDENT. — Je partage l'opinion de M. Gidel. C'est ainsi que nous interpréterons les déclarations qui sont faites.

M. LANSDOWN (Union sud-africaine). — La délégation de l'Afrique du Sud est en faveur de la base n° 3 telle qu'elle figure dans le document imprimé, l'étendue des eaux territoriales étant fixée à trois milles.

M. SCHÜCKING (Allemagne). — La délégation allemande recommande la zone de trois milles avec une zone contiguë, en espérant que la concession d'une zone contiguë facilitera aux États la reconnaissance d'une zone de trois milles pour les eaux territoriales.

M. MILLER (États-Unis d'Amérique). — Je me contenterai de lire un article qui se trouve dans un certain nombre de traités conclus par les États-Unis et qui sont actuellement en vigueur :

« Les Hautes Parties Contractantes déclarent leur ferme intention de maintenir le principe d'après lequel trois milles marins s'étendant depuis la ligne côtière et mesurés à partir de la basse mer constituent la limite convenable des eaux territoriales. »

M. DE RUELLE (Belgique). — La Belgique accepte la zone de trois milles marins avec zone contiguë.

Sir Maurice GWYER (Grande-Bretagne). — La délégation britannique appuie fortement le principe de la base n° 3, autrement dit la zone de trois milles, sans accorder des prérogatives spéciales à l'État côtier de la zone contiguë, pour trois raisons. D'abord, cette règle est déjà une règle de droit existant pour des pays maritimes, qui représentent presque 80 % du tonnage mondial. Ensuite, nous avons déjà admis le principe de la souveraineté des États côtiers sur les eaux territoriales. Enfin, la limite de trois milles est la plus favorable à la liberté de la navigation.

Je parle également au nom de Sa Majesté pour le Commonwealth d'Australie.

M. PEARSON (Canada). — Le Gouvernement du Canada est en faveur de la limite de trois milles pour tous les États et pour tous les buts.

M. MARCHANT (Chili). — J'accepte la limite des six milles sans zone contiguë ou des trois milles avec zone contiguë.

M. W. HSIEH (Chine). — J'accepte en principe la base n° 3.

M. ARANGO (Colombie). — Je suis en faveur de six milles.

M. DE ARMENTEROS (Cuba). — Je voterai contre la base n° 3. Je me prononce en faveur des six milles avec zone contiguë.

M. LORCK (Danemark). — La délégation danoise est en faveur, en principe, de la base n° 3. Mais, comme les règles relatives aux baies constituent un point qui est très essentiel pour le Danemark, et que, du reste, cette question n'a pas encore été réglée, il m'est impossible de prendre dès maintenant une décision définitive.

Abdel Hamid BADAOUÏ Pacha (Égypte). — La délégation égyptienne se prononce pour l'étendue de trois milles, avec zone contiguë.

Annex III.

Second Committee.

TERRITORIAL WATERS.

EXTRACT FROM
THE PROVISIONAL MINUTES OF THE THIRTEENTH MEETING
HELD ON THURSDAY, APRIL 3rd, 1930, AT 9.15 A.M.

Chairman: M. GÖPPERT.

M. MUSHAKOJI (Japan).—I do not think that we should vote, I think however that M. Giannini is right in this sense, that it is desirable to know the views of the different delegations. I propose, therefore, that each delegation should in turn state its attitude on this question without any vote being taken, and merely in a few words what its attitude is.

The CHAIRMAN.—I think M. Mushakoji's proposal is an excellent one.

M. GIDEL (France).—It is to be understood that this is to be a provisional expression of opinion. It is not a categorical or final declaration of our attitude. Each delegation will announce its position in principle.

The CHAIRMAN.—I quite agree with what M. Gidel says, and the views expressed must be interpreted accordingly.

Mr. LANSDOWN (Union of South Africa).—I beg to express my view in favour of Basis No. 3 as printed, that the breadth of territorial waters should be three nautical miles.

M. SCHÜCKING (Germany).—The German Delegation is in favour of the three-mile rule, together with the existence of an adjacent zone, in the hope that the acceptance of the principle of the adjacent zone may facilitate the acceptance of the three-mile rule by other countries.

Mr. MILLER (U.S.A.).—I read one sentence which is contained in various existing treaties of the United States:

“The High Contracting Parties declare that it is their firm intention to uphold the principle that three marine miles extending from the coastline outwards and measured from low water mark constitute the proper limits of territorial waters.”

M. DE RUELLE (Belgium).—We accept the three-mile rule, together with a zone of adjacent waters.

Sir Maurice GWYER (Great Britain).—The British Delegation firmly supports Basis No. 3, that is to say, a territorial limit of three miles, together with an adjacent zone.

M. ARANGO (Colombia).—I am in favour of the six-mile limit.

M. DE ARMENTEROS (Cuba).—The Cuban Delegation is against Basis No. 3.

Abdel Hamid BADAOUI Pacha (Egypt).—We are in favour of three miles territorial water, together with an adjacent zone.

M. ANGULO (Espagne). — La délégation espagnole, maintenant son amendement aux bases de discussion nos 3 et 4, est partisan d'une étendue de six milles pour les eaux territoriales, avec zone contiguë.

M. VARMA (Estonie). — La délégation d'Estonie accepte l'étendue de trois milles pour les eaux territoriales, avec zone contiguë.

M. ERICH (Finlande). — Pour des raisons de solidarité avec ses voisins, les États scandinaves, la délégation finlandaise est en faveur d'une étendue de quatre milles pour la mer territoriale, pourvu que l'on reconnaisse en même temps une zone contiguë suffisamment large. A cette condition, la délégation finlandaise pourrait accepter aussi une zone de trois milles, mais, en premier lieu, elle est en faveur d'une étendue de quatre milles. Si, contrairement à ce qu'il y a lieu d'attendre, la majorité de la Commission ne se prononçait pas en faveur d'une zone contiguë, la délégation finlandaise se réserverait la faculté de revenir sur cette question et de prendre une autre attitude concernant l'étendue de la mer territoriale.

M. GIDEL (France). — La France n'a pas d'objection à la zone de trois milles, à la condition de l'existence d'une zone contiguë et à la condition d'un tracé à déterminer du point de départ de la zone des eaux territoriales.

M. GIANNINI (Italie). — Pourrais-je demander à mon collègue français ce que signifie la réserve qu'il a faite ?

M. GIDEL (France). — Je développerai plus longuement mes explications à un autre moment, car je ne voudrais pas alourdir cette opération de vote.

J'avais cru, cependant, être explicite en indiquant que nous désirons une zone contiguë et, en second lieu, que nous acceptons la limite de trois milles seulement si les solutions adoptées pour le point de départ de cette limite de trois milles nous paraissent satisfaisantes.

M. SPIROPOULOS (Grèce). — La délégation hellénique, dès la première séance de cette Commission, a déclaré se ranger à la proposition de trois milles. Elle serait aussi d'accord pour accepter la limite de deux milles, si tous les États s'entendaient à ce sujet, et ceci pour faciliter la liberté de navigation. Mais, étant donné que nous avons accepté le chiffre de trois milles et le principe de la souveraineté, la délégation grecque pense qu'il n'y a pas besoin de zone contiguë. Pourtant, puisque des États demandent plus de trois milles, la délégation hellénique pourrait céder et accepter même une zone contiguë, d'autant plus que la Grèce en possède une d'après la législation en vigueur.

Sir Ewart GREAVES (Inde). — Le Gouvernement de l'Inde accepte la base n° 3.

M. GREEN (État libre d'Irlande). — Le Gouvernement de l'État libre d'Irlande se rallie à la base n° 3 dans son texte actuel. Toutefois, elle reconnaît que, pour certains pays et à certaines fins, des besoins peuvent exiger le maintien de la base n° 5.

M. BJÖRNSSON (Islande). — La délégation d'Islande accepte quatre milles.

M. GIANNINI (Italie). — Six milles.

M. MUSHAKOJI (Japon). — Trois milles, sans zone contiguë.

M. ALBAT (Lettonie). — Six milles, avec zone contiguë.

M. RAESTAD (Norvège). — Étant donné qu'il n'existe pas de règle obligatoire du droit international en cette matière, le Gouvernement norvégien estime qu'il faut prendre en considération les conditions spéciales de chaque pays. Ma délégation se prononce en faveur de la limite de quatre milles ; elle est plus ancienne que la limite de trois milles.

En ce qui concerne d'autres pays, le Gouvernement norvégien est disposé à reconnaître des limites plus étendues lorsque cette prétention se fonde, comme il est dit dans la réponse de ce Gouvernement, sur un usage continu et séculaire.

Quant à la zone contiguë, elle doit être limitée par les besoins des douanes et de la sécurité.

Amiral SURIE (Pays-Bas). — Sans se prononcer sur l'opportunité d'une zone contiguë, avant de savoir quels seront les droits exacts que l'État riverain pourra y exercer, la délégation des Pays-Bas accepte la base n° 3 fixant l'étendue des eaux territoriales à trois milles marins.

Il fonde sa décision sur deux arguments : 1° pour sauvegarder autant que possible la navigation commerciale dans la haute mer ; 2° pour ne pas imposer des obligations trop lourdes à l'État riverain.

M. SEPAHBODI (Perse). — Six milles avec zone contiguë.

M. Julien MAKOWSKI (Pologne). — La délégation polonaise propose trois milles marins, avec une zone suffisamment large pour permettre à l'État côtier la protection efficace de ses intérêts légitimes.

M. DE MAGALHAES (Portugal). — La délégation portugaise a présenté une proposition pour les douze milles. J'ai déjà déclaré qu'elle accepterait six milles à condition qu'il y ait une zone contiguë d'une étendue égale.

M. ANGULO (Spain).—In accordance with their amendment, the Spanish Delegation is in favour of six miles territorial water, together with an adjacent zone.

M. VARMA (Estonia).—The Estonian Delegation wishes for the three miles territorial water, and an adjacent zone.

M. ERICH (Finland). — For reasons of solidarity with its neighbours the Scandinavian States; the Finnish Delegation favours a zone of four miles for territorial waters, provided an adjacent zone of sufficient width is granted to her at the same time. In the latter case the Finnish Delegation could also accept a three-mile zone, but primarily she favours a four-mile zone. If, contrary to expectations, the majority of the Commission did not pronounce in favour of an adjacent zone, the Finnish Delegation reserves the right to come back to this question and to take a different attitude regarding the depth of territorial waters.

M. GIDEL (France). — France has no objection to the acceptance of the three-mile rule, provided that there is a belt of adjacent waters, and subject to the rules which may be agreed to in regard to the method of determining the datum line of the territorial belt.

M. GIANNINI (Italy).—May I ask my French colleague the meaning of the reservation he has made.

M. GIDEL (France).—I will explain myself more fully on a subsequent occasion as I would not wish to prolong this process of voting. I thought however that I had made my meaning sufficiently clear; we desire an adjacent zone and we accept the three mile limit provided that a solution satisfactory to us is arrived at with regard to the datum line of the territorial belt.

M. SPIROPOULOS (Greece).—The Greek Delegation has already stated that they accept the three mile rule. They would even be prepared to accept two miles in the interests of the freedom of navigation if all States were prepared to accept it. As we have already accepted the three mile limit and the principle of sovereignty, the Greek Delegation considers that no adjacent zone is necessary. However, as there are some countries which desire a greater extent than three miles of territorial waters, they would even be prepared to accept an adjacent zone, particularly as Greece, according to the legislation at present in force, already possesses one.

Sir Ewart GREAVES (India).—The Government of India accepts Basis No. 3.

Mr. Charles GREEN (Irish Free State).—The Government of the Irish Free State accepts Basis No. 3 as printed, but recognises that, in certain countries and for certain purposes, there are requirements of the nature set out in Basis No. 5.

M. BJÖRNSSON (Iceland).—The Icelandic Delegation accepts four miles.

M. GIANNINI (Italy).—Six miles.

M. MUSHAKOJI (Japan).—The Japanese Delegation accepts the three-mile limit without an adjacent zone.

M. ALBAT (Latvia).—The Latvian Delegation accepts six miles with an adjacent zone.

M. RAESTAD (Norway).—As there is no binding rule of international law on this question, the Norwegian Government considers that it is necessary to take into consideration the requirements of the different countries. The Delegation pronounces in favour of the limit of four miles; that rule is older than the three-mile rule.

With regard to other countries, the Norwegian Government would be prepared to recognise a greater width of territorial waters provided, as is stated in the Norwegian Government's printed reply, that the demand was based on continuous and ancient usage.

With regard to adjacent waters, they must be limited by the needs regarding customs and security.

Admiral SURIE (Netherlands).—The Netherlands Delegation cannot give an opinion on the question of adjacent waters until it is informed what rights will be involved. It is, however, prepared to accept Basis No. 3 as regards the breadth of the territorial waters, which it accepts at three miles.

It bases its decision, first, on the necessity of safeguarding the interests of commercial navigation on the high seas, and secondly, on the consideration of not placing any too heavy obligations on the Coastal State.

M. SEPAHBODI (Persia).—The Persian Delegation accepts the six-mile rule with an adjacent zone.

M. MAKOWSKI (Poland).—The Polish Delegation is in favour of a three-mile breadth of territorial waters together with an adjacent zone sufficiently wide to enable the Coastal State to protect its legitimate interests.

M. DE MAGALHAES (Portugal).—The Portuguese Delegation has already said that it desires a territorial belt of twelve miles in width, but it is prepared to accept a belt of six miles provided there is an adjacent zone also of six miles in width.

Ces propositions sont basées sur des raisons d'ordre spécial fondées sur son plateau continental, et parce que la pêche constitue pour le Portugal une question vitale. Elles sont basées d'autre part sur des raisons d'ordre général, la délégation portugaise estimant qu'une zone de trois milles est absolument insuffisante, ainsi que tout le monde l'a reconnu en demandant d'autres droits dans une zone qui peut, suivant certaines propositions, avoir une étendue énorme.

La délégation portugaise accepte donc les six milles avec une zone contiguë; elle réclame dans cette zone contiguë des droits relatifs à la police de la pêche, ainsi qu'il a été recommandé dans tous les congrès de techniciens de la pêche.

M. MEITANI (Roumanie). — La délégation roumaine accepte une zone de six milles et réserve la question de la zone contiguë.

M. SJÖBORG (Suède). — Le Gouvernement suédois prétend, pour son propre compte, à une zone de quatre milles; mais il reconnaît également comme légitimes les autres distances historiques appliquées à l'heure actuelle par un certain nombre d'États, celles des trois ou des six milles marins par exemple.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie). — La Tchécoslovaquie a intérêt à la plus grande liberté possible de la navigation maritime dans les eaux territoriales, mais, mon pays ne possédant pas de côtes maritimes, je crois devoir m'abstenir de proposer une étendue déterminée de la zone des eaux territoriales.

CHINASI Bey (Turquie). — La délégation turque est en faveur des six milles avec zone contiguë.

M. BUERO (Uruguay). — La délégation uruguayenne se rallie aux six milles, en réservant la question de la zone contiguë.

M. NOVAKOVITCH (Yougoslavie). — La délégation yougoslave est en faveur des six milles et réserve la question de la zone contiguë.

M. DE VIANNA-KELSCH (Brésil). — La délégation brésilienne accepte la zone de six milles en toutes circonstances.

M. EGORIEW (U. R. S. S.). — Si l'on prend en considération l'état du droit positif moderne, tel qu'il résulte des législations des différents États, des traités et de la correspondance diplomatique, on doit constater la grande diversité de vues qui existe quant à l'extension de l'exercice des droits de l'État côtier dans les eaux dites territoriales et contiguës: l'exercice de ces droits, sous tous les rapports ou sous certains rapports, est admis dans la limite tantôt de trois, tantôt de quatre, de six, de dix ou douze milles.

Les raisons historiques et théoriques, invoquées par les uns et contestées par d'autres, ne peuvent pas aller à l'encontre de ces faits et de la nécessité réelle et actuelle pour les États d'assurer tels ou tels de leurs besoins, notamment dans les eaux de la mer côtière qui ne servent pas à la navigation internationale. Cet aspect, déjà signalé dans la littérature et qui, une fois de plus, a été souligné dans les débats de la présente Commission, ne saurait nullement être méconnu.

Dans ces conditions, il serait préférable de se borner à une mention générale, dans le sens que l'usage des voies maritimes internationales ne doit être entravé en aucune façon.

Annexe IV.

RÉSOLUTION CONCERNANT LA CONTINUATION DES TRAVAUX SUR LES QUESTIONS AFFÉRENTES AUX EAUX TERRITORIALES

La Conférence,

Considérant que les discussions ont fait apparaître, sur certaines questions de fond, des divergences de vues qui, pour le moment, ne permettent pas d'arriver à la conclusion d'une convention relative à la mer territoriale,

Estimant que cette œuvre de codification doit être continuée:

1) prie le Conseil de la Société des Nations de communiquer aux gouvernements les articles, annexés à la présente résolution et concernant le régime juridique de la mer territoriale¹, qui ont été conçus et approuvés à titre provisoire comme parties éventuelles d'une Convention d'ensemble relative à la mer territoriale;

2) prie le Conseil de la Société des Nations d'inviter les gouvernements à continuer, à la lumière des discussions de la Conférence, l'étude de l'étendue de la mer territoriale et des questions connexes, et à rechercher les moyens les mieux appropriés pour faciliter l'œuvre de codification;

3) prie le Conseil de la Société des Nations de bien vouloir examiner s'il y a lieu d'inviter les États maritimes à faire parvenir au Secrétaire général des renseignements

¹ Voir annexe I, p. 6.

The reason for the claim of a territorial belt of six miles is, firstly, because of the special position of Portugal on the continental plateau and its possession of fisheries which are vital to its interests, and secondly, for a general reason; that is to say, that the three-mile limit is inadequate, as is proved by the claims for adjacent waters which have been put forward by many other countries, some of them demanding a great width for the adjacent zone.

They therefore accept the six-mile belt together with adjacent waters, and in those adjacent waters they demand to be accorded police rights over fisheries such as have been recommended in all recent fishery congresses.

M. MEITANI (Roumania).—The Roumanian Delegation accepts a territorial belt of six miles and reserves its attitude on the question of adjacent waters.

M. SJÖBORG (Sweden).—The Swedish Delegation desires a territorial belt of four miles in width, but recognises as legitimate the other historic belts at present in force in a certain number of countries, that is, for example, three and six mile zones.

M. SITENSKY (Czechoslovakia).—The Czechoslovak Delegation desires the greatest possible freedom of navigation, but not having any coast line they consider that they should abstain from proposing a definite extent for the zone of territorial waters.

CHINASI Bey (Turkey).—The Turkish Delegation desires a six-mile belt of territorial waters with an adjacent zone.

M. BUERO (Uruguay).—The Uruguayan Delegation desires a territorial belt of six miles and reserves its attitude on the question of adjacent waters.

M. NOVAKOVITCH (Yugoslavia).—The Yugoslav Delegation desires a territorial belt of six miles and reserves its attitude on the question of adjacent waters.

M. DE VIANNA-KELSCH (Brazil).—The Brazilian Delegation accepts a territorial belt of six miles for all purposes.

M. EGORIEW (U.S.S.R.).—If one takes into consideration the state of positive law at the present time, as it can be discovered in the legislation of the different States through treaties and diplomatic correspondence, it is necessary to recognise the great diversity of view which exists regarding the extent in which the exercise of the rights of the Coastal State exists in the waters called territorial and adjacent. The exercise of such rights for all purposes or for certain purposes is admitted sometimes within the limit of three, sometimes four, six, ten or twelve miles.

The reasons, both historical and theoretical, invoked by some States and disputed by others, cannot be put into opposition to these facts and the rule or actual necessity for States to ensure their needs, particularly in waters along the coast which are not used for international navigation. This aspect which has been already noted in the literature on the subject, as well as in debates, in this Commission, cannot be overlooked.

Under these conditions it would be better to confine oneself to a general statement to the effect that the use of international maritime waterways must under no conditions be interfered with.

Annex IV.

RESOLUTION CONCERNING THE CONTINUATION OF THE WORK OF CODIFICATION ON THE SUBJECT OF TERRITORIAL WATERS.

The Conference,

notes that the discussions have revealed, in respect of certain fundamental points, a divergence of views which for the present renders the conclusion of a convention on the territorial sea impossible,

but considers that the work of codification on this subject should be continued. It therefore :

(1) Requests the Council of the League of Nations to communicate to the Governments the articles annexed to the present Resolution and dealing with the legal status of the territorial sea¹, which have been drawn up and provisionally approved with a view to their possible incorporation in a general convention on the territorial sea ;

(2) Requests the Council of the League of Nations to invite the various Governments to continue, in the light of the discussions of this Conference, their study of the question of the breadth of the territorial sea and questions connected therewith, and to endeavour to discover means of facilitating the work of codification ;

(3) Requests the Council of the League of Nations to be good enough to consider whether the various maritime states should be asked to transmit to the Secretary-General

¹ See Annex I, p. 6.

officiels au sujet des lignes de base adoptées par eux pour la mesure de leurs zones de mer territoriale ;

4) recommande au Conseil de la Société des Nations de convoquer, aussitôt qu'il le jugera opportun, une nouvelle conférence, soit pour la conclusion d'une convention sur l'ensemble des questions relatives à la mer territoriale, soit même, si cela paraissait désirable, d'une convention limitée aux points visés à l'annexe ci-après¹.

¹ Ces articles sont reproduits à l'annexe I, p. 6.

official information regarding the base lines adopted by them for the determination of their belts of territorial sea ;

(4) recommends the Council of the League of Nations to convene, as soon as it deems opportune, a new conference either for the conclusion of a general convention on all questions connected with the territorial sea, or even—if that course should seem desirable—of a convention limited to the points dealt with in the following Annex¹.

¹ These articles are reproduced in Annex I, p. 6.

