

LA CONVENTION SUR L'EXERCICE DE LA PECHE DANS L'ATLANTIQUE NORD

par

Jean de BREUCKER

Docteur en droit

Licencié en sciences politiques et diplomatiques de l'Université de Louvain

I — INTRODUCTION

Le 1^{er} juin 1967 a été signée à Londres par les représentants des gouvernements de dix-huit Etats une convention sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord.

L'intitulé français de cette convention est moins suggestif que l'intitulé anglais : « Convention on Conduct of Fishing Operations in the North Atlantic. »

Cet acte international a en effet pour objet d'établir un ensemble de règles de conduite en vue, comme le dit le préambule, d'assurer l'ordre et la discipline sur les lieux de pêche dans la zone de l'Atlantique Nord. C'est, en somme, une convention sur la police de la pêche et la conférence, qui eut pour tâche d'en élaborer les termes, eut effectivement le nom de « Fisheries Policing Conference »; si le mot « police » ne fut pas retenu dans l'intitulé final, c'est seulement en raison d'une résonance rébarbative que certaines délégations avaient cru percevoir dans l'emploi de ce terme.

Pour la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, cet acte international est appelé à remplacer la convention de La Haye du 6 mai 1882 pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales.

Les dispositions de cette dernière convention, très anciennes, avaient pour objet d'établir dans les limites restreintes de la mer du Nord :

1^o Un droit exclusif de pêche au profit des pêcheurs des Etats riverains dans le rayon de la mer territoriale de trois milles marins, à l'intérieur de laquelle la convention de 1882 ne s'applique pas;

- 2° des mesures uniformes permettant de constater l'identité des bateaux de pêche;
- 3° des règles de conduite auxquelles les pêcheurs sont tenus de se conformer;
- 4° des prescriptions concernant le sauvetage d'engins de pêche;
- 5° un système de surveillance de la pêche par les bâtiments croiseurs des parties contractantes;
- 6° une procédure relative à la répression des infractions et à la réparation des dommages.

En un mot, la convention du 6 mai 1882 avait institué dans la mer du Nord un régime uniforme de règles de conduite applicables aux pêcheurs des Puissances contractantes, en même temps qu'un contrôle international aux fins de constater les délits se rapportant aux opérations de pêche, de concilier éventuellement à la mer et d'user, le cas échéant, d'autorité à l'égard d'un pêcheur récalcitrant. Ce contrôle international était dévolu à la marine militaire de chaque Etat contractant.

Amendée sur des points de détail par la déclaration de La Haye du 1^{er} février 1889 et par l'accord de La Haye du 3 juin 1955, la convention du 6 mai 1882 fit longtemps la loi aux six Puissances riveraines de la mer du Nord.

Le temps faisant son œuvre, certaines de ses dispositions, telles que, par exemple, celles relatives aux feux pour éviter les abordages en mer, dont l'usage est maintenant fixé par une convention internationale, ou celles relatives à une distinction entre bateaux pontés et non pontés avaient perdu toute actualité. On pouvait également regretter la faible étendue de sa zone d'application — la mer du Nord — ainsi que le nombre restreint d'Etats engagés par elle, dès l'instant où les problèmes de la mer commençaient à assumer des proportions océaniques ou planétaires. Enfin, cet acte ne rencontrait en rien une préoccupation nouvelle, celle de ne point épuiser les ressources de l'océan par la pratique d'une pêche excessive sur des prises de trop faible dimension. Conscient de ces lacunes, le gouvernement de Londres réunit du 12 au 22 octobre 1943 une conférence en vue d'élaborer un projet de convention traitant à la fois de la police de la pêche et de mesures de protection pour la conservation des ressources de l'océan.

Couvrant une aire géographique beaucoup plus étendue que la convention du 6 mai 1882, le projet prévoyait explicitement l'abrogation de celle-ci. Cette initiative, lancée d'ailleurs à un moment peu opportun, demeura lettre morte et la convention du 6 mai 1882 continua à s'appliquer entre riverains de la mer du Nord.

Du 24 février au 28 avril 1958 se réunit à Genève la première conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle aboutit à l'élaboration de quatre

conventions mais échoua sur un point capital : la détermination d'une limite uniforme à l'étendue de la mer territoriale. Une deuxième conférence, consacrée à peu près exclusivement à cette question (du 12 mars au 27 avril 1960), se solda également par un échec.

A défaut d'accord, un grand nombre d'Etats entreprirent de régler la question par voie unilatérale et de s'adjuger de larges portions de la haute mer, soit en étendant leur propre mer territoriale jusqu'à douze milles marins et parfois bien au-delà, soit en se constituant une zone de pêche exclusive de douze milles à partir des lignes de base.

Dans les parages de l'Europe septentrionale, ce fut l'Islande qui, dès 1958, entra la première dans cette seconde voie, suivie de la Norvège (1961) du Groenland (1963) et des îles Féroé (1964), possessions danoises douées d'une large autonomie. Ces mesures unilatérales pratiquées à dessein de chasser les chalutiers étrangers ne manquèrent pas, comme on le pense, d'émouvoir les milieux intéressés à la pêche des autres Etats d'Europe, acculés d'une part à devoir rechercher de nouveaux fonds et mécontents, d'autre part, d'apercevoir les embarcations de tierces Puissances, logées à la même enseigne qu'eux, essaimer vers leurs propres rivages. L'extension grandissante des pêcheries soviétiques et polonaises dans l'Atlantique accroissait encore ce malaise, auquel ni la convention de Genève sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer du 27 avril 1958, ni les deux conventions internationales sur la conservation des stocks de poisson et l'exploitation rationnelle des pêcheries de l'Atlantique du Nord-Ouest (8 février 1949) et du Nord-Est (24 janvier 1959) ne pouvaient porter remède.

La Grande-Bretagne, particulièrement éprouvée par les extensions scandinaves, s'avisa en 1963 qu'elle ne pouvait plus défendre les trois milles marins comme limite de juridiction de pêche; plutôt que de recourir elle-même à la création d'une zone exclusive par voie unilatérale, elle décida de réunir autour d'une même table les six pays de la C.E.E., les sept pays de l'E.F.T.A., la Commission de la C.E.E., l'Irlande, l'Islande et l'Espagne en vue d'établir par voie d'accord multilatéral un nouveau régime quant à l'accès aux fonds de pêche.

Comme toutefois les dispositions de l'article 2 de la convention du 6 mai 1882 liaient la Grande-Bretagne sur le chiffre de trois milles marins, le gouvernement de Londres, désireux d'aborder cette conférence les mains libres, signifia le 26 avril 1963 au gouvernement de La Haye qu'il dénonçait cet accord. Sa dénonciation devenait effective le 15 mai 1964.

Nous avons commenté dans un précédent article les résultats de la conférence de Londres et les dispositions de la convention du 9 mars 1964, auxquelles aboutirent ses travaux. Nous nous bornerons seulement à rappeler ici que cette convention confère à toute puissance contractante le droit d'établir le long de ses côtes un régime de pêche conçu comme suit :

1° « L'Etat riverain a le droit exclusif de pêche et juridiction exclusive en matière de pêche dans la zone de six milles mesurés à partir de la ligne de base de la mer territoriale (art. 2);

2° Dans la zone comprise entre six et douze milles mesurés à partir de la ligne de base de la mer territoriale, le droit de pêche n'est exercé que par l'Etat riverain ainsi que par les autres Parties contractantes dont les navires de pêche ont habituellement pratiqué la pêche dans cette zone entre le 1^{er} janvier 1953 et le 31 décembre 1962 » (art. 3).

En dénonçant la convention du 6 mai 1882, dont l'objet essentiel n'était pas de déterminer l'étendue des limites de pêche de chaque Etat mais de fixer des règles de police communes aux six Etats contractants, la Grande-Bretagne créait un vide, même si cet acte international continuait à faire la loi aux cinq autres parties. Elle créait en même temps l'occasion de conclure un nouvel accord à assortir de règles plus adaptées aux exigences du progrès, convenues entre un nombre plus considérable d'Etats et applicables à une zone plus étendue que les parages de la mer du Nord. La question de la police était donc inscrite à l'ordre du jour de la conférence de 1964 mais celle-ci, préoccupée davantage par le problème du droit de pêche, préféra s'en tenir à une résolution priant le gouvernement du Royaume-Uni

« ... d'inviter les gouvernements de tous les pays qui pratiquent la pêche dans l'Atlantique du Nord-Est à envoyer des représentants à une conférence technique qui sera tenue le plus tôt possible afin de préparer un projet de convention à soumettre aux gouvernements intéressés sur les grandes lignes de la convention de 1882 pour la réglementation de la police de la pêche en mer du Nord, comprenant un code moderne de la pratique de la pêche et des activités connexes dans l'Atlantique du Nord-Est; et d'inviter les gouvernements des Etats-Unis d'Amérique et du Canada à envoyer des représentants à la conférence en vue d'étudier l'extension des dispositions d'une telle convention à la pêche dans l'Atlantique du Nord-Ouest. »

Ce fut donc cette résolution, adoptée le 17 janvier 1964, qui servit de support à une conférence ultérieure, laquelle se réunit à Londres, à Lancaster House, du 31 mars au 6 avril 1966, du 17 au 28 octobre de la même année et du 6 au 17 mars 1967, pour aboutir à l'élaboration de la convention sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord dont nous abordons l'étude.

II — ETENDUE D'APPLICATION, MISE EN VIGUEUR ET OBSERVATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

(Art. 1, 2 et 8)

1. LE PREALABLE DU DROIT INTERNATIONAL DE LA MER

Bien que les participants à la conférence de Londres n'aient pas cru devoir retenir le mot « police » dans l'intitulé final de la convention, tout le monde convenait que la tâche de la conférence consistait à rédiger un code de règles

internationales d'ordre public, applicables aux pêcheurs des parties contractantes et dont ces dernières s'engageaient à assurer le respect par l'Etat du pavillon ainsi que par un contrôle mutuel, fondé sur la coopération des puissances participantes.

Ces exigences obligeaient les gouvernements représentés à la conférence à se poser deux types de questions :

- 1° *A quelles eaux devait s'appliquer cet ensemble de règles conventionnelles ?*
A toutes les eaux ? à la haute mer, c'est-à-dire jusqu'aux limites de la mer territoriale ou à la haute mer à l'exclusion de certaines zones côtières, assujetties à la juridiction de l'Etat riverain ?
- 2° *Quelle était l'autorité habilitée à mettre en vigueur et à faire observer ces règles conventionnelles ?*
L'autorité de l'Etat du pavillon, certainement à l'égard de ses propres ressortissants. Mais *quid* si ceux-ci se trouvaient dans des eaux assujetties à la juridiction d'un autre Etat ? Et à supposer qu'une inspection mutuelle fût organisée, quel en aurait été le rayon ?

En 1882 les Puissances réunies à La Haye avaient convenu d'exclure de l'étendue d'application de la convention la mer territoriale, fixée à la limite uniforme de trois milles marins. Si les délégués réunis à Londres s'étaient avisés d'adopter une disposition identique, ils se seraient heurtés aux problèmes de l'étendue de la mer territoriale que les deux conférences de Genève n'avaient pu résoudre. Il y avait en effet autour de la même table des opinions fort divergentes à ce sujet.

Il y avait en outre, parmi les puissances représentées à la conférence, un certain nombre d'Etats qui s'étaient constitué par la voie de décrets unilatéraux une zone de pêche de douze milles marins, mesurée à partir de la ligne de base, réservée en principe à leurs seuls ressortissants et assujettie à leur juridiction exclusive, du moins pour toute question se rapportant aux pêcheries. D'autres Etats, la Belgique par exemple, contestaient au nom du droit international le principe même de la constitution de telles zones par voie unilatérale ainsi que la juridiction exclusive de l'Etat riverain à l'intérieur de ces limites.

Enfin, certains Etats — entre autres la Belgique — se trouvaient liés par les termes de la convention de Londres du 9 mars 1964, dont nous avons reproduit plus haut le régime-type. La zone de pêche et de juridiction, créée par ce régime-type au profit de l'Etat riverain, différait considérablement, quant au principe et aux droits reconnus à cet Etat, des zones de pêche du type islandais et norvégien. En effet :

- 1° La zone procédait de l'accord multilatéral lui-même;
- 2° La convention y consacrait formellement le droit de pêche d'autres Etats que l'Etat riverain entre six et douze milles;

3° La convention ne conférait pas à l'Etat riverain l'exclusivité de la réglementation, du contrôle et de la juridiction dans toute l'étendue de la zone. Cette juridiction n'était reconnue exclusive, au même titre que le droit de pêche de l'Etat riverain, que dans la première partie de la zone s'étendant jusqu'à six milles à partir des lignes de base; dans la seconde partie de la zone, comprise entre six et douze milles, la convention ne lui reconnaissait pas ce caractère (art. 2 et 4 de la convention du 9 mars 1964).

En présence d'aussi nettes divergences quant à l'étendue, aux limites et au statut de juridiction des zones riveraines que pouvait faire la conférence ? On ne lui demandait point de trancher des questions de droit international relevant de la compétence d'une conférence générale sur le droit de la mer; aussi bien, les gouvernements représentés à la conférence en auraient été incapables.

Au demeurant, un grand nombre de délégations estimaient ne pouvoir se prêter sans réserve à l'usage, dans le corps de la convention, d'expressions telles que « zone de pêche soumise à la juridiction de l'Etat riverain » ou « limites nationales de pêche » sans courir le risque d'être amenées à reconnaître par le biais d'une convention sur la police des pêcheries toutes les extensions unilatérales pratiquées à ce titre ainsi que les modalités de juridiction y afférentes. Inversement, d'autres délégations avaient lieu de craindre que l'interprétation subséquente de l'une ou l'autre disposition de la convention n'eût pour effet de porter atteinte au caractère exclusif de la juridiction de l'Etat riverain à l'intérieur de la zone de pêche, créée par voie unilatérale.

C'est dans cet esprit que la conférence adopta l'article 2 de la convention qui se lit comme suit :

« Rien dans la présente convention ne peut être considéré comme portant atteinte aux droits, aux réclamations ou aux vues d'une Partie contractante, en ce qui concerne les limites des eaux territoriales ou les limites nationales de pêche ou la juridiction d'un Etat riverain sur les pêcheries. »

Cet article, inspiré d'une disposition analogue de la convention sur la conservation des ressources de l'Atlantique du Nord-Est (24 janvier 1959), a pour fonction de maintenir intact le préalable du droit international et les divergences d'opinion existant en la matière. Son sens exact est que, malgré l'emploi des expressions « zone de pêche soumise à la juridiction de l'Etat riverain (art. 8) » et « limites nationales de pêche » (art. 9), la convention ne se prononce ni sur la validité de telles zones, ni sur leurs limites, ni sur l'étendue de la juridiction que l'Etat riverain peut y exercer.

Les références explicites aux limites de pêche, inscrites dans la convention, ne sauraient donc engager aucune des Parties contractantes à reconnaître indistinctement toutes les zones réservées des autres Parties contractantes ou les extensions ultérieures qui pourraient être pratiquées par quelqu'une d'entre

elles. Inversement, elles n'altèrent en rien les prétentions de certains Etats à exercer dans de telles zones l'exclusivité de la juridiction. Est-ce à dire qu'un tel article est de nature à écarter à l'avenir toute difficulté, tout litige quant à l'observation des dispositions de la convention ? Nous sommes loin de le prétendre. Tandis que l'article 2 dispose « à chacun sa vérité en matière de zones de pêche », l'article 8 stipule qu'à l'intérieur de la zone de pêche soumise à sa juridiction l'Etat riverain est responsable de la mise en vigueur et de l'observation des dispositions de la convention. Soit un Etat A se constituant par décret unilatéral une zone de pêche de douze milles où il s'attribue l'exclusivité de la juridiction. En raison de l'article 2 il demeure permis à un Etat B de contester la conformité de la zone de pêche au droit international et de la considérer comme inopposable à ses ressortissants et à ses propres bâtiments de contrôle ou, du moins, de contester l'exclusivité de la juridiction de l'Etat riverain à l'intérieur de ces limites. Il en résulte dans les deux cas une rivalité de contrôle, source de complications et de litiges, sur les ressortissants de l'Etat B entre cet Etat et l'Etat riverain.

D'autre part, l'article 9 dispose que le contrôle mutuel des Parties contractantes s'exerce en dehors des limites nationales de pêche. Une des Parties contractantes décide d'étendre sa zone de juridiction exclusive, en matière de pêche, au-delà de ses limites actuelles; l'article 2 ne lui en donne ni ne lui en dénie le droit. Mais *quid* de l'étendue réservée au contrôle international ? La volonté unilatérale d'un seul Etat suffirait-elle à la réduire ? Une telle conception équivaudrait à permettre à l'Etat riverain de soustraire, à son gré, au contrôle mutuel certaines zones de la haute mer, contiguës à ses côtes et fréquentées par ses propres ressortissants ! La convention est un compromis entre tenants d'opinions divergentes sur un préalable important du droit international de la mer; on aime à croire que la sagesse des nations s'avisera de ne point l'ébranler.

2. L'ETENDUE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Deux thèses se trouvaient ici en présence. L'Islande, le Danemark, la Norvège, la Suède et le Portugal estimaient que la convention devait s'appliquer en dehors des limites de pêche; tous les autres Etats tenaient, au contraire, qu'elle devait s'appliquer à toutes les eaux, de ligne de base à ligne de base.

L'attitude des Luso-Scandinaves reposait sur les arguments suivants :

- 1° L'exclusion des limites de pêche du champ d'application de la convention faciliterait considérablement la tâche de la conférence, étant donné que les bateaux opérant à l'intérieur de ces zones devraient être exemptés en tout ou en partie de l'application des règles de la convention et que le recensement de ces exemptions ne pourrait s'accomplir sans difficultés.

- 2° C'est, d'évidence, à l'Etat riverain qu'il appartient de légiférer à l'intérieur de ces zones pour toute question relative à la pêche (droit de pêche, méthodes, mesures de conservation, etc...); on pouvait d'ailleurs lui faire confiance sur le point, qu'en dehors des exemptions évoquées au 1°, il se garderait bien, dans l'intérêt de ses propres ressortissants, d'introduire dans les douze milles des dispositions inconciliables avec celles de la convention.
- 3° La convention de 1882 elle-même ne s'appliquait qu'à la haute mer, puisqu'elle excluait de son étendue d'application les eaux territoriales; il fallait se conformer aux signes des temps; de nos jours, pour tout ce qui concerne la pêche, la haute mer s'étend jusqu'aux zones de juridiction réservées à l'Etat riverain.

A ces arguments les partisans d'une application des dispositions de la convention à toutes eaux situées dans une certaine étendue, y compris les eaux territoriales, rétorquaient que :

- 1° S'agissant de règles de police, l'intérêt général postulait qu'elles s'appliquassent uniformément à tous les bateaux de pêche, en quelque endroit qu'ils fussent.
- 2° Il y avait toute raison de craindre, si la convention s'appliquait uniquement en dehors des limites de pêche, que l'étendue d'application en serait sujette à des variations constantes, comme le laissait présager l'expérience des dernières années. Aussi bien, on ne pouvait accepter qu'un Etat d'un trait de plume pût soustraire certaines régions au régime de la convention en les qualifiant de « limites nationales de pêche ».
- 3° Si des exceptions devaient être prévues en faveur de petits bateaux, on ne voyait pas pourquoi elles devaient être établies en fonction d'un critère arbitraire de limites et non en fonction de critères objectifs de dimensions (tonnage, etc...) fixés par la conférence et inscrits dans la convention.
- 4° Le droit international existant ne permettait pas de considérer que la haute mer s'arrêtait aux zones de juridiction des Etats riverains autres que la mer territoriale; au demeurant, soustraire les limites de pêche au régime de la convention revenait à soustraire quatre fois autant d'étendue qu'en 1882, ce qui ne semblait pas être un pas dans le sens du progrès.

Ce n'est pas, croyons-nous, manquer d'objectivité que d'ajouter que les puissances scandinaves, en arrêtant l'étendue d'application de la convention aux limites de pêche, étaient fortement inspirées par le souci de donner à celles-ci toute leur portée en tant que zones assujetties à la législation et à la juridiction de l'Etat riverain. Exclure les zones de pêche du régime de la convention revenait en somme à faire dire aux auteurs de celle-ci que, en dépit de l'article 2, ce n'était pas d'accords multilatéraux mais essentiellement des concep-

tions de l'Etat riverain que devaient procéder les règles de police applicables à l'intérieur de ces limites.

Le même souci de donner aux limites de pêche la portée contraignante qu'ils prétendaient leur conférer dans leur propre droit interne conduisait fréquemment les Etats scandinaves, au cours des discussions, à confondre le problème de l'étendue d'application des règles de la convention et celui de l'étendue du contrôle unilatéral ou multilatéral des dispositions de la convention (« enforcement » en anglais) sur lequel ils se montraient particulièrement susceptibles, car il mettait en cause le principe des droits de juridiction, exclusifs ou non, de l'Etat riverain à l'intérieur des zones de pêche.

Le débat fut long et difficile; il engloba tout ensemble les problèmes de l'étendue d'application, de la mise en vigueur et de l'observation des règles de la convention, que nous ne dissociions ici que par souci de clarté.

Au cours des discussions, une proposition de compromis assez ingénieuse fut introduite par la France. Partant de l'idée que la convention s'appliquait non pas à des étendues maritimes mais à des bateaux, le délégué français proposait de rédiger l'article 1^{er} comme suit :

« Sous réserve des dispositions des articles, etc... la présente convention s'applique aux bâtiments des Parties contractantes exerçant les activités définies à l'article ... à l'intérieur de la zone définie à l'annexe I. »

Les délégués scandinaves refusèrent d'accepter cette proposition originale dont l'objet était de résoudre la difficulté sans référence explicite à la nature des eaux couvertes par l'étendue de la convention.

Finalement, il ne fut possible de sortir de l'impasse de l'article 1 qu'au prix de concessions importantes sur l'article 8 de la convention, traitant de la mise en vigueur, du contrôle et du droit de l'Etat riverain d'exempter certains bâtiments ou engins dans la zone soumise à sa juridiction (voir *infra*).

Aux termes de l'article 1^{er}, la convention s'applique donc aux « *eaux de l'océan Atlantique, de l'océan Arctique et de leurs mers tributaires, qui sont définies avec plus de précision à l'annexe I de la convention* ». Et l'annexe I nous apprend qu'il s'agit des *eaux situées à l'extérieur de la ligne de base de la mer territoriale* et comprises dans une zone délimitée par différentes lignes.

Le même article 1^{er} détermine en outre quels sont les bâtiments assujettis aux dispositions de la convention; il opère à cet effet une spécification plus restrictive à l'endroit des « bateaux de pêche » par rapport à une dénomination plus large (« bateaux ») comprenant aussi bien les bateaux de pêche que les bâtiments affectés à des fonctions auxiliaires ou complémentaires. Certaines dispositions ou règles de conduite ne s'adressent qu'aux bâtiments de pêche proprement dits, (règles des annexes II et III); d'autres doivent être respectées par tous les bâtiments intéressés à la pêche (règles de l'annexe V de l'article 9).

3. LA MISE EN VIGUEUR ET LE DROIT DE FAIRE OBSERVER LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

En raison des « limites de pêche », la discussion de cette question fut continuellement mêlée à celle de l'étendue d'application de la convention.

L'article 8 de la convention a pour objet de déterminer qui mettra en vigueur et fera respecter les dispositions de la convention. Pour faciliter la compréhension du lecteur nous reproduisons ici cet article 8 dans sa version définitive :

« 1. Chaque Partie contractante s'engage à prendre les mesures appropriées en vue de mettre en vigueur et de faire observer les dispositions de la présente convention à l'égard de ses bateaux et de leurs engins.

2. A l'intérieur de la zone de pêche soumise à sa juridiction, l'Etat riverain est responsable de la mise en vigueur et de l'observation des dispositions de la présente convention.

3. A l'intérieur de cette zone, l'Etat riverain peut prévoir des règles spéciales et des exemptions à l'une quelconque des règles des Annexes II à V de la présente convention, pour les bateaux ou engins, qui, en raison de leurs dimensions ou de leur type, n'opèrent ou ne sont utilisés que dans ses eaux côtières, à la condition qu'il n'en résulte aucune discrimination ni en droit ni en fait à l'encontre des bateaux des autres Parties contractantes ayant le droit de pêcher dans ces eaux. Avant d'établir de telles règles ou exemptions spéciales en application des dispositions du présent paragraphe, pour des zones à l'intérieur desquelles opèrent des bateaux de pêche étrangers, une Partie contractante doit informer de son intention les Parties contractantes concernées et les consulter si celles-ci le désirent. »

Le (1) de cet article est déclaratif de droits. Il reconnaît en effet à l'Etat du pavillon le droit et le devoir de faire respecter les dispositions de la convention à l'égard de ses propres ressortissants.

L'exégèse du (2) n'est possible qu'après l'examen des textes principaux et des débats qui ont conduit à la rédaction définitive de cet alinéa.

Le texte, présenté le 25 octobre 1966 par le comité de rédaction de la conférence plénière, couvrant à la fois le (1) et le (2) était libellé comme suit :

« Each Contracting Party undertakes to take such measures as may be appropriate to implement and enforce the provisions of this convention with respect to its vessels without prejudice to the (exclusive) right of other Contracting Parties of inspection and enforcement (of these provisions) within their national fishery limits. »

La Belgique, les Pays-Bas et d'autres délégations demandèrent l'omission du mot « exclusive », en insistant sur le fait que son apparition dans le texte d'un accord international aurait eu pour effet, en dépit des dispositions de l'article 2, de consacrer au profit de l'Etat riverain une extension pure et simple de ses droits à l'intérieur des zones de pêche, alors que la conférence n'avait aucune compétence pour innover en droit international et que la

convention du 9 mars 1964 ne conférait à l'Etat côtier ni un droit d'inspection ni la juridiction exclusive entre 6 et 12 milles. Au demeurant l'omission du mot « exclusive » laissait intacte toute prétention sur ce point, dans l'esprit de l'article 2.

Ce fut le délégué du Portugal qui, le 16 mars 1967, présenta à la conférence, à la lumière des suggestions danoise et britannique, un dernier projet dont les deux premiers alinéas se lisaient comme suit :

(1) « Each Contracting Party undertakes to take such measures as may be appropriate to implement the provisions of this Convention with respect to its vessels and gear ».

(2) « Within the area where a coastal State has jurisdiction over fisheries, it undertakes to implement and enforce the provisions of this Convention ».

(3) « ... ».

A une proposition du délégué espagnol, appuyé par l'Islande, en vue de remplacer le (2) par la phrase suivante :

« Within the area where a coastal State has jurisdiction over fisheries, the enforcement of this convention shall be the exclusive responsibility of the coastal state ».

le président de la conférence, appuyé par les Pays-Bas, le Canada, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Belgique, déclara que la proposition introduite par le Portugal était une approche neutre sur la question et que l'on ne pouvait aller au-delà. L'Espagne retira sa proposition.

Sur ce, l'Islande déclara ne pouvoir accepter sans une réserve les dispositions de l'article 1^{er} qui rendaient la convention applicable à toutes les eaux. Ce geste isolait l'Islande de toutes les autres délégations mais le délégué islandais menaçait de ne pas signer la convention, vouant ainsi la conférence à un échec.

Le délégué danois demanda alors à l'Islande si elle pouvait se rallier, quant à l'article 8, à la formulation suivante :

« Within, the area where a coastal State has jurisdiction over fisheries, the implementation and the enforcement shall be the responsibility of the coastal State. »

L'Islande déclara que ce texte avait son assentiment et lui permettait de lever sa réserve sur l'article 1^{er}. La version officielle de l'article 8 (2), reproduite plus haut, comporte donc cette dernière formulation, acceptée par l'Islande puis par les autres délégations à l'unanimité. Ce texte ne contient pas le mot « exclusive »; le délégué belge en fit la remarque en ajoutant qu'il contenait identiquement la même chose que ce qui se trouvait dans le (2) de la proposition présentée par le délégué du Portugal.

Le délégué des Pays-Bas proposa ensuite de rétablir l'équilibre entre les deux alinéas de l'article 8 consacrant les droits d'Etats différents — l'Etat du pavillon, l'Etat riverain — en ajoutant au (1) après les mots « to implement » les

mots « and enforce », proposition qui fut admise par l'ensemble des délégations et donna également au (1) de l'article 8 sa version définitive.

Passons à présent à l'examen de l'alinéa 3 de l'article 8. Ce texte, nécessaire aux yeux des délégués scandinaves qui avaient fait une importante concession quant à l'article 1^{er}, a pour but de permettre à l'Etat riverain de prévoir, à l'intérieur de sa zone de juridiction, des règles spéciales et des exemptions aux dispositions de la convention. A défaut d'accord, quant à l'objet précis de ces règles et exemptions, sur un critère uniforme de tonnage et de longueur, la conférence s'en tint à un critère de limitation purement descriptif :

« ... Les bateaux ou engins qui, en raison de leurs dimensions ou de leur type n'opèrent ou ne sont utilisés que dans ses eaux côtières... »

Mais, dans l'application de ce critère, l'Etat riverain est soumis à deux obligations précises, inspirées par les dispositions de l'article 5 de la convention du 9 mars 1964 et introduites à l'initiative du délégué des Pays-Bas :

- 1^o L'Etat riverain ne peut, en appliquant ce critère, faire de discrimination de droit ou de fait à l'encontre des bateaux des autres Parties contractantes ayant le droit de pêcher à l'intérieur de la zone.
- 2^o Il doit informer au préalable les autres Parties contractantes intéressées et les consulter si elles le désirent.

Telles sont les dispositions de la convention, en ce qui concerne la mise en vigueur et l'observation des règles de conduite. Elles ont pour effet d'assujettir les ressortissants des Parties contractantes :

- 1^o au contrôle et à la juridiction de l'Etat du pavillon;
- 2^o au contrôle et à la juridiction de l'Etat riverain, là où celui-ci possède cette juridiction. La convention ne précise pas que ce contrôle est exclusif. Toute interprétation à ce sujet ne peut être rendue qu'en fonction de l'article 2.

En dehors des limites nationales de pêche, la convention a prévu un contrôle mutuel supplémentaire, dévolu aux « officiers autorisés » désignés par les Parties contractantes. Nous abordons à présent l'étude des dispositions relatives à ce contrôle mutuel (article 9).

III — LE CONTROLE INTERNATIONAL

(Art. 9 et annexe VI)

1. LES OFFICIERS AUTORISES

La convention de La Haye du 6 mai 1882 avait réservé à la marine militaire des Puissances contractantes la surveillance de la pêche dans la mer du Nord et attribué à cette fin certaines compétences aux commandants des bâtiments

croiseurs. Ce recours à la marine militaire n'a pas été repris dans notre convention, laquelle ne parle que des agents, chargés par chaque Partie contractante de l'application des dispositions de la convention en dehors des limites nationales de pêche; ces agents ont été appelés dans la convention « officiers autorisés ».

La convention n'impose à aucun Etat contractant d'exercer ce contrôle; l'article 9 (2) dit en effet que les Puissances contractantes *peuvent* désigner des officiers autorisés; elle ne détermine pas *a fortiori* combien d'officiers chaque Etat peut désigner mais toute Partie contractante doit, à la demande d'une autre Partie contractante, lui notifier les noms des officiers autorisés ou les noms des bâtiments à bord desquels ils sont embarqués (art. 9 (3)); cette disposition est de nature à empêcher les contrôles excessifs ou vexatoires.

Tout officier autorisé doit être porteur d'un document d'identité rédigé en français et en anglais ainsi que dans la langue de l'officier autorisé, si celle-ci est différente (ann. VI, 1).

Toutes les fois qu'il montera à bord d'un bateau (voir plus loin), l'officier autorisé exhibera cette pièce (ann. VI, 3).

L'officier autorisé ne peut procéder au contrôle à bord d'un avion ou d'un hélicoptère; il n'entre en communication avec les bateaux dans l'exercice de ses fonctions spécifiques de contrôle et des pouvoirs qui lui ont été donnés à cette fin, qu'à partir de bâtiments de surface. Mais rien n'empêche que les bateaux ayant des officiers autorisés à bord soient eux-mêmes des bateaux de pêche. Ils doivent cependant en tout état de cause arborer une marque ou un pavillon spécial (ann. VI, 8).

2. FONCTIONS DES OFFICIERS AUTORISÉS

Les dispositions de l'article 9 (4) énumèrent les fonctions des officiers autorisés :

- 1) *Veiller à l'application des dispositions de la convention.*
- 2) *Enquêter et rendre compte des cas d'infraction à ces dispositions.*

Ils peuvent, en tout état de cause, dès qu'ils ont lieu de croire qu'un bateau d'une Partie contractante ne respecte pas les dispositions de la convention, procéder à l'identification du bateau, s'efforcer d'obtenir de ce bateau les renseignements nécessaires et établir un rapport (art. 9 (5)); ils n'ont pas à enquêter plus loin qu'il n'est nécessaire pour vérifier s'il y a eu infraction aux dispositions de la convention ou, s'il y a eu infraction, pour obtenir des renseignements sur les faits (art. 9 (8)). Ils peuvent toutefois, s'ils constatent qu'un bateau contrevient aux dispositions de la convention, en rendre compte aux autorités compétentes du pays de la nationalité du bateau, après s'être

efforcés de prévenir le bateau en question, par signaux ou par tout autre moyen de communication, de leur intention de signaler l'infraction (ann. VI, 7).

- 3) *S'informer dans les cas de dommages.*
- 4) *Appeler s'il y a lieu l'attention des patrons des bateaux des Parties contractantes sur les dispositions de la convention.*
- 5) *Coopérer à cette fin avec les officiers autorisés des autres Parties contractantes.*
- 6) *Concilier en mer les intéressés.*

Cette disposition a été reprise de la convention de La Haye du 6 mai 1882 (art. 33) à la demande de la délégation des Pays-Bas; bien entendu, cette conciliation n'est possible qu'avec le consentement des parties en cause; c'est également à leur demande que l'officier autorisé dressera un acte constatant les termes du règlement intervenu (art. 9 (9)).

La convention dispose au (10) de l'article 9 que la résistance opposée par un bateau aux prescriptions d'un officier autorisé est considérée comme résistance à l'autorité nationale dont dépend ce bateau. Le (8) de l'article 9 dispose, d'autre part, que l'officier autorisé doit se comporter en toute occasion de manière à intervenir et à gêner les bateaux le moins possible.

3. POUVOIRS DE L'OFFICIER DE STOPPER UN BATEAU ET DE MONTER A BORD

La conférence s'est longuement penchée sur la question du droit à reconnaître à l'officier autorisé de *stopper* et de *monter à bord* d'un bateau qui, par hypothèse, n'est pas assujéti à l'Etat du pavillon, dont l'officier est ressortissant.

La convention permet à l'officier autorisé de *stopper* un bateau :

- S'il a lieu de croire que celui-ci ne respecte pas les dispositions de la convention et que ce manquement est sérieux (art. 9 (5));
- Ou s'il a lieu de croire qu'un bateau de pêche ou ses engins ont causé un dommage à un autre bateau de pêche et à ses engins et que cet accident est dû à une infraction à la convention (art. 9 (6));

L'ordre de stopper est communiqué par le signal correspondant du Code international des signaux (ann. VI (2)). Il y a une restriction dans l'exercice de ce droit : l'officier autorisé ne donnera pas l'ordre de stopper pendant que le bateau est en train de pêcher, de mettre à l'eau ou de remonter ses filets, sauf en cas d'urgence pour éviter des avaries à d'autres bateaux ou engins (art. 9 (7)). De plus, s'il donne l'ordre de stopper mais ne monte pas à

bord, il doit rendre compte à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau.

Les mêmes dispositions (art. 9 (5) et (6)) confèrent à l'officier autorisé le pouvoir de *monter à bord* du bateau dans les deux cas que nous venons d'évoquer, « s'il apparaît nécessaire de vérifier les faits ». Ce critère de nécessité se superpose aux deux cas dans lesquels l'officier autorisé avait le pouvoir de stopper un bateau.

La conférence a jugé bon de régler jusque dans le détail, à l'annexe VI, la procédure en cas de montée à bord. La démarche aboutit à l'établissement d'un *rapport* dont le modèle-type a été déterminé dans un appendice à l'annexe VI. Ce rapport est établi contradictoirement.

Une copie du rapport de l'officier est remise au patron du bateau; une autre copie est envoyée à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau visité. En cas de dommage, des copies du rapport sont également communiquées aux autorités compétentes des autres parties intéressées (ann. VI (6)). Ces autorités compétentes sont connues de l'officier autorisé, grâce à une notification au gouvernement dépositaire de leur nom et à la transmission de ces notifications par le gouvernement dépositaire aux autres Parties contractantes (article 12).

En raison, d'une part, du caractère exceptionnel de la montée à bord et, d'autre part, de la nature complémentaire de ce contrôle international par rapport à la juridiction de l'Etat du pavillon, un officier autorisé n'exercera pas ce pouvoir à bord d'un bateau d'une autre Partie contractante si un officier autorisé de cette Puissance contractante est disponible et se trouve en mesure de le faire lui-même (art. 9 (12)).

Dès le début des discussions relatives au droit de monter à bord, la délégation soviétique avait déclaré qu'elle s'opposait à l'insertion d'une telle disposition dans la convention. Tout au plus l'U.R.S.S., dont les navires de pêche appartiennent à l'Etat, admettait-elle une telle démarche si l'officier était invité par le responsable du bateau lui-même à l'accomplir. La délégation polonaise, également défavorable à cette mesure, en particulier en ce qui concernait son application à l'égard des Etats avec lesquels la Pologne n'a pas de relations diplomatiques, proposa qu'elle fût écartée de la convention et inscrite dans un protocole facultatif. Cette conception ne fut pas suivie par la majorité de la conférence, qui considérait à juste titre le droit de monter à bord comme un élément essentiel en matière de contrôle et de constatation des dommages. Comme, de leur côté, l'Espagne et le Portugal voulaient également exclure de l'application du contrôle des officiers autorisés de certaines des Parties contractantes, avec lesquelles ils n'entretenaient pas de relations diplomatiques, il fallut aménager une disposition spéciale à l'article 14 relatif aux réserves à la convention. Cette disposition se lit comme suit :

« Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification de l'approbation ou de l'adhésion, faire une réserve aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9 à l'égard d'une ou de plusieurs Parties contractantes ou gouvernements signataires. »

4. FORCE PROBANTE DES RAPPORTS DES OFFICIERS AUTORISES DEVANT LES JURIDICTIONS NATIONALES

L'acte par lequel l'officier autorisé rend compte d'une infraction supposée commise par un bateau aux dispositions de la convention est un *rapport*.

La question s'est évidemment posée de la valeur probante de ces rapports d'officiers étrangers devant les tribunaux ou juridictions de l'Etat, dont le pêcheur inculqué est ressortissant. Rappelons à ce propos que c'est l'Etat du pavillon qui, conformément à l'article 8 (1), met en vigueur et fait observer les dispositions de la convention.

La conférence avait proposé le texte suivant :

« Les Parties contractantes prennent en considération les rapports des officiers autorisés étrangers, établis en application des présentes dispositions et donnent suite à ces rapports de la même façon que s'ils émanaient de leurs propres officiers. Les Parties contractantes coopèrent pour faciliter les procédures judiciaires ou autres, entamées sur la base du rapport établi par un officier autorisé en application de la présente convention. »

Ici, le délégué de la France ouvrit une intéressante discussion juridique. Soulevant la question de la force probante accordée par chaque pays dans sa législation interne aux documents de l'espèce établis par ses officiers autorisés, le délégué français constata qu'en France un « procès-verbal » de l'espèce, terme d'ailleurs utilisé par la convention du 6 mai 1882, avait une force probante presque absolue puisqu'il faisait foi jusqu'à inscription de faux, alors que dans d'autres Etats des documents analogues avaient une valeur quelquefois considérablement inférieure. Le délégué français déclara en conséquence que ses autorités ne pourraient s'engager à accepter qu'un tel document, de provenance française, puisse être placé par les juridictions d'autres Parties contractantes sur le plan d'un document ayant la valeur d'un simple renseignement et qu'inversement elles ne pourraient non plus s'engager à ce que les tribunaux français accordent à ce document, de provenance étrangère, une force probante supérieure à celle qu'il aurait dans le pays des autorités dont il émane.

Le délégué français proposa dès lors à la conférence, soit de déterminer elle-même une valeur commune précise à ces documents, soit de laisser à chaque Partie contractante la liberté d'accorder aux documents établis par les officiers autorisés des autres Parties la valeur qui lui paraissait appropriée. Ni l'une ni l'autre de ces propositions ne convenait à la conférence. La première était difficile à réaliser, en raison des différences extrêmes en matière de force probante dans les traditions juridiques nationales. La seconde, pour laquelle

le délégué français avait préparé un texte, ne paraissait pas suffisamment engager les Etats à reconnaître une égalité de traitement entre rapports de provenance nationale et étrangère.

Une proposition du délégué de la Grande-Bretagne, acceptée en séance plénière le 15 mars 1967, permit de résoudre la difficulté. Sa teneur fut incorporée au texte de l'article 9 (1), qui, sur le point qui nous occupe, dispose effectivement comme suit :

« Les dispositions du présent paragraphe n'imposent à une Partie contractante aucune obligation de donner au rapport d'un officier autorisé étranger une force probante supérieure à celle que ce rapport aurait dans le pays de l'officier dont il émane. »

Notons à titre d'information que la législation belge ne donne aux procès-verbaux de l'espèce que force probante jusqu'à preuve du contraire.

5. CONCLUSION

Si l'on compare le statut de l'officier autorisé, que nous venons de décrire, avec celui des commandants des bâtiments croiseurs de 1882, il faut reconnaître que la nouvelle convention a un aspect beaucoup moins autoritaire que sa devancière. C'est, en effet, en délimitant soigneusement les pouvoirs de l'officier autorisé que la convention de 1967 a entrepris de régler le problème du contrôle international. Ainsi, le droit de monter à bord n'était-il même pas explicitement évoqué dans la convention de 1882; sans doute les négociateurs de La Haye estimaient-ils que cette démarche était dans l'ordre des choses, toutes les fois qu'elle s'avérait utile aux bonnes fins de l'enquête. Bien plus, la convention de La Haye reconnaissait même, en cas de nécessité, aux commandants des bâtiments croiseurs le droit de conduire le bateau en contravention dans un port de la nationalité du pêcheur et, le cas échéant, de prendre à son bord une partie des hommes de l'équipage pour les remettre entre les mains de l'autorité du bateau (art. 30). La conférence de Londres, qui ne confie pas *a priori* le contrôle aux commandants de navires de guerre mais à un « officier autorisé », pouvant même apparaître à bord d'un bateau de pêche, n'aurait pu reprendre à son compte pareille mesure. On ne saurait donc écrire que dans l'équilibre délicat à maintenir entre la liberté de pêche, le droit de juridiction de l'Etat du pavillon et la nécessité du contrôle international, la convention ait fortement penché dans le sens de ce dernier facteur. Le libellé de la première phrase du (5) de l'article 9 et du dernier membre du (8) du même article porte d'ailleurs encore la marque des hésitations de la conférence. Une proposition, retirée le 6 mars 1967, prévoyait même un recours en indemnité en cas de dommage résultant d'une inspection ! Seule l'expérience nous apprendra si les dispositions de cette convention suffiront à effectuer en haute mer un contrôle sérieux et adéquat conformément aux objectifs poursuivis par la conférence de Londres.

IV — LES REGLES DE CONDUITE

Le préambule de la convention exprime le désir des Parties contractantes d'assurer l'ordre et la discipline (*good order and conduct*) sur les lieux de pêche dans la zone de l'Atlantique Nord.

Ce désir fut mis en œuvre dans quelques articles de principe renvoyant à des annexes (annexes I à V) qui en consacrent une explication détaillée et sont susceptibles d'être modifiées, selon la marche du progrès, par une procédure plus souple que les articles de la convention elle-même.

Ces dispositions ayant la plupart un caractère technique plutôt que juridique, le lecteur voudra bien nous pardonner de ne les évoquer que brièvement.

1. IDENTIFICATION ET MARQUAGE DES BATEAUX ET DES ENGINES DE PECHE.

Les dispositions laissent, dans l'ensemble, plus de marge d'appréciation à chaque Partie contractante que celles de 1882 (art. 3, ann. II).

2. SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES A UTILISER PAR LES BATEAUX DE PECHE.

Les dispositions prévues à ce sujet s'ajoutent aux règles relatives aux signaux prescrits par le règlement international pour prévenir les abordages en mer. (Art. 4, ann. III.)

3. MARQUAGE DES FILETS, DES LIGNES ET AUTRES ENGINES DE PECHE.
(Art. 5, ann. IV.)

4. REGLES APPLICABLES AUX OPERATIONS DES BATEAUX.

Les dispositions prévues à ce sujet dans la nouvelle convention (art. 6, ann. V) sont plus détaillées que celles de 1882. Elles comportent l'obligation formelle pour un bateau arrivant sur des lieux où d'autres bateaux de pêche sont en opération de se renseigner sur la position des engins déjà mis à la mer. Elles interdisent également d'utiliser des explosifs ou de jeter à la mer des objets ou des matières susceptibles de nuire à la pêche ou aux poissons.

Sur un point la nouvelle convention s'est totalement écartée des dispositions de 1882 : en ce qui concerne la *responsabilité du chalutier*.

La convention de 1882 avait, pour le cas de dommages survenant à des pêcheurs aux filets dérivants à l'occasion du passage d'un chalutier, établi une présomption légale de faute à charge du chalutier. Cette présomption avait pour effet de déplacer le fardeau de la preuve; elle ne pouvait être combattue par le chalutier que si celui-ci apportait la preuve d'un cas de force majeure ou de ce que la perte ne provenait pas de sa faute (art. 19). La conférence de Londres, malgré l'opposition des Puissances scandinaves, refusa de reprendre dans la nouvelle convention cette disposition particulièrement onéreuse pour

les chalutiers. Elle se contenta de porter une règle générale analogue à la première phrase de l'article 19 précité et libellé comme suit :

« Afin d'éviter de les endommager, les chalutiers ou autres bateaux de pêche, dont les engins sont en action, doivent prendre toutes les mesures possibles pour éviter les filets, lignes ou autres engins qui ne sont pas remorqués. » (ann. V, règle 6).

On ne peut tirer de cette règle aucune présomption de faute à charge du chalutier, quant à l'administration de la preuve en cas de dommage.

L'article 6 (2) permet d'autre part aux autorités compétentes des Parties contractantes de notifier, de leur propre initiative, aux autorités compétentes d'autres Parties contractantes, susceptibles d'être intéressées, les concentrations ou concentrations probables de bateaux de pêche ou d'engins de pêche dont elles ont connaissance; il dispose en outre que les Parties contractantes qui reçoivent de telles notifications prendront toutes dispositions pratiques pour en informer leurs bateaux. Il ne faut voir dans cette disposition ni une présomption de faute, en cas de dommage, à la défaveur des ressortissants de la Partie contractante qui aurait reçu une notification de l'espèce, ni une légitimation quelconque d'un droit du premier occupant. Le même article ajoute que les officiers autorisés peuvent également attirer l'attention des bateaux sur les engins disposés en mer.

V — LA CONCILIATION ET L'ARBITRAGE

1. LA CONCILIATION

Sauf le cas de la conciliation en mer effectuée par les commandants des bâtiments croiseurs en cas de dommage sans grande gravité et avec le consentement des parties intéressées, la convention du 6 mai 1882 ne contenait aucune disposition en la matière. Elle se bornait à disposer, avec d'ailleurs plus de netteté que la convention de 1967, que les tribunaux du pays auquel appartenaient les bateaux des délinquants étaient compétents pour les juger. Cependant, depuis 1882, plusieurs Etats avaient jugé bon de conclure des accords bilatéraux portant création de commissions de conciliation avec les Etats, dont les ressortissants fréquentaient les mêmes lieux de pêche, aux fins de règlement rapide des contentieux éventuels en indemnité entre pêcheurs. Si les Etats-Unis, le Canada et les Pays-Bas déclaraient en 1966 n'être partie à aucune convention de l'espèce, toutes les délégations réunies à Londres avaient néanmoins été mises en possession, à titre documentaire, du texte d'un accord conclu le 5 novembre 1934 entre la Norvège et la Grande-Bretagne et d'un accord conclu par échange de notes le 30 décembre 1948 entre le Danemark et la Belgique.

L'article 7 tient compte de ces accords existants et ne propose de procédure

qu'en l'absence d'arrangements de l'espèce entre Parties contractantes intéressées. Il dispose que, à la demande de la Partie contractante de la nationalité du plaignant, chacune des Parties contractantes en cause se désigne une commission d'enquête ou une autre instance adéquate pour instruire la réclamation.

Ces commissions ou autres autorités examinent les faits et s'efforcent d'aboutir à un règlement. Le (2) de l'article 7 stipule néanmoins que ces dispositions ne portent pas atteinte au droit des plaignants de poursuivre leur action en dommages et intérêts devant les tribunaux ordinaires.

2: ARBITRAGE OU COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

Il s'agit ici de différends entre Etats concernant l'interprétation ou l'application de la convention; différends dont l'éventualité n'a rien d'imaginaire si l'on songe aux questions délicates, afférentes à la souveraineté des Etats et au droit international public, que peuvent soulever les dispositions des articles 1^{er} et 8.

Aussi est-ce avec sagesse que la délégation des Pays-Bas, qui s'était chargée de rédiger à l'intention de la conférence un avant-projet de préambule et d'articles finals, jugea bon de prévoir parmi ceux-ci cet article 13 sur l'arbitrage obligatoire.

Cet article 13 dispose :

- 1) Que chaque Partie contractante a le droit de soumettre à l'arbitrage tout litige entre elle et une ou plusieurs autres Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la convention si ce litige ne peut être résolu par la négociation.
- 2) Que la décision d'arbitrage est *obligatoire* et liera les Parties en cause.
- 3) Que la procédure-type prévoit selon la règle classique une *Commission d'arbitrage* dont les Parties désignent chacune un membre et choisissent de commun accord un membre supplémentaire qui en devient le Président; la commission statue à la majorité simple.
- 4) Que les Parties peuvent cependant déroger à cette procédure-type en fonction d'une autre procédure déjà en vigueur entre elles.
- 5) Que si dans les six mois qui suivent la date d'une demande d'arbitrage, les Parties n'ont pu se mettre d'accord sur l'organisation de celui-ci, l'une quelconque des Parties intéressées a la faculté de soumettre le litige à la Cour internationale de justice.
- 6) Que, enfin, bien que les dispositions sur l'arbitrage soient obligatoires, les Parties peuvent convenir de soumettre directement le litige à la Cour internationale de justice.

Le premier principe de cet article 13 est donc le droit, directement tiré de la convention, pour chaque Partie de recourir à l'arbitrage et le caractère obligatoire de la décision arbitrale. Le second principe est le recours possible à la Cour de justice plutôt qu'à l'arbitrage, soit que les deux Parties en litige en conviennent ainsi, soit que l'une des Parties en décide de la sorte en raison de leur incapacité à s'entendre sur l'organisation de l'arbitrage.

Ce ne fut qu'au terme de laborieuses discussions que cet article 13 fut adopté tel quel par la conférence. Certaines délégations exprimèrent l'avis que les dispositions relatives à l'arbitrage et à la Cour internationale de justice devaient être l'objet d'un protocole facultatif séparé, analogue au protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends signé à Genève le 29 avril 1958; d'autres délégations exprimèrent l'opinion que les dispositions, essentiellement techniques selon elles, de la convention ne postulaient point cette faculté de recours devant la Cour de La Haye; ces délégations soulignaient notamment que la convention de Londres du 9 mars 1964 ne comportait pas cette référence. D'autres, enfin, à l'instar de la délégation des Pays-Bas, furent d'avis que les implications des articles 1^{er} et 8 suffisaient à justifier les dispositions de recours à l'arbitrage ainsi qu'à la Cour de justice. Finalement l'article 13 ne fut adopté qu'au prix du droit des Parties contractantes ou des futurs Etats adhérents de faire une réserve à son sujet. L'article 14, relatif aux réserves leur aménage effectivement cette possibilité.

VI — LES DISPOSITIONS FINALES

1. AMENDEMENTS AUX ARTICLES DE LA CONVENTION (ART. 10)

La convention prévoit un certain nombre d'articles, qui ne contiennent que l'ordre de dispositions techniques consignées elles-mêmes dans des annexes.

En abordant la question de la procédure des amendements à la convention, la conférence tomba rapidement d'accord sur la nécessité de l'unanimité entre les Parties, avant que l'amendement n'entre en vigueur.

Des divergences de vues se manifestèrent toutefois sur la question de savoir s'il fallait recourir à une procédure différente pour amender la convention et les annexes. Certaines délégations proposaient le recours à une seule et même procédure. D'autres, celle des Etats-Unis par exemple, préféraient le recours à une procédure plus souple pour les annexes que pour la convention. En effet, de l'avis du délégué américain, les articles avaient pour objet d'établir des obligations à charge des gouvernements et leur modification se trouvait, dès lors, assujettie à la procédure législative.

Finalement, on convint de prévoir une procédure différente pour les articles de la convention et pour les annexes.

La procédure de revision des articles est décrite à l'article 10. Il y a en somme deux procédures, l'une purement écrite, l'autre orale et écrite.

1° *Procédure écrite (art. 10 (1)).*

L'initiative d'amendement émane d'une des Parties contractantes; le texte de la proposition est adressé au gouvernement dépositaire qui en transmet des copies à toutes les Parties contractantes et aux gouvernements signataires. L'amendement entre en vigueur le trentième jour qui suit son acceptation par toutes les Parties contractantes.

2° *Procédure orale et écrite (art. 10 (2)).*

Il faut que le quart des Parties contractantes exprime au gouvernement dépositaire une demande en vue de convoquer une réunion des Parties contractantes pour examiner une proposition d'amendement. Les amendements doivent être adoptés à l'unanimité au cours de cette réunion. Ils sont ensuite notifiés par le gouvernement dépositaire à toutes les Parties contractantes et entrent en vigueur le trentième jour après leur acceptation par toutes les Parties contractantes.

On voit que la règle de l'unanimité exprimée est bien respectée.

2. AMENDEMENTS AUX ANNEXES DE LA CONVENTION (ART. 11)

Ici intervient la notion d'acceptation tacite, encore que le système de la double procédure soit également prévu :

1° *Procédure écrite (art. 11 (1)).*

L'initiative d'amendement émane d'une des Parties contractantes; le texte de la proposition est adressé au gouvernement dépositaire qui en transmet des copies à toutes les Parties contractantes et aux gouvernements signataires. Le gouvernement dépositaire s'adresse une deuxième fois aux Parties contractantes pour les informer de la date à laquelle il a reçu les notifications d'acceptation de l'amendement par les deux tiers des Parties contractantes. L'amendement entre en vigueur *erga omnes partes* le cent cinquantième jour après cette date par une présomption d'accord tacite dans le chef de celles qui n'ont pas répondu. Mais si dans un délai de cent vingt jours à partir de cette même date, une Partie contractante notifie au gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, celui-ci n'entre pas en vigueur.

2° *Procédure orale et écrite (art. 11 (2)).*

Il faut que trois Parties contractantes expriment au gouvernement dépositaire une demande en vue de convoquer une réunion des Parties contractantes pour examiner une proposition d'amendement aux annexes. La proposition doit être adoptée à la majorité qualifiée des deux tiers. L'amendement est ensuite

notifié par le gouvernement dépositaire à toutes les Parties contractantes. Il entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes le deux cent dixième jour après la date de cette notification par une présomption d'accord tacite dans le chef de celles qui n'ont pas répondu. Mais si dans un délai de cent quatre-vingts jours à partir de cette même date une Partie contractante notifie au gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, celui-ci n'entre pas en vigueur.

3. RESERVES (ART. 14)

La convention stipule qu'en principe aucune réserve ne peut être faite sans l'accord des Parties contractantes et des autres gouvernements signataires. Un an après l'entrée en vigueur de la convention, seul l'accord des Parties contractantes suffit.

Une dérogation expresse a été aménagée à cette règle de principe en ce qui concerne l'article 13 de la convention, (l'arbitrage obligatoire, compétence de la Cour de justice) ainsi qu'aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9, (droit de l'officier autorisé de monter à bord) à l'égard d'une ou de plusieurs Parties contractantes ou gouvernements signataires.

Les réserves à l'article 13 et aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9 peuvent être faites au moment de la signature, de la ratification, de l'approbation ou de l'adhésion par chaque Partie intéressée.

L'article 17 dispose en outre qu'avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'un Etat qui y adhère, une Partie contractante peut à tout moment formuler une réserve aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9 à l'égard de cet Etat.

4. SIGNATURE, ENTREE EN VIGUEUR, ADHESION

L'article 15 dispose que la convention sera ouverte à la signature à Londres du 1^{er} juin au 30 novembre 1967, le gouvernement britannique en étant le dépositaire.

Elle entrera en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 16, le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt du dixième instrument de ratification. Par la suite, elle entrera en vigueur pour chaque Etat le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de dépôt de son instrument de ratification ou d'approbation.

Après l'entrée en vigueur de la convention, tout Etat qui ne l'a pas encore signée peut y adhérer à tout moment, sous réserve de l'accord des trois quarts des Parties contractantes et gouvernements signataires; un an après l'entrée en vigueur de la convention, seul l'accord des trois quarts des Parties contrac-

tantes est requis. La convention entre en vigueur pour chaque Etat qui y adhère le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

5. DENONCIATION

Un délai *a quo* a été prévu pour la dénonciation : il faut que soit expirée la quatrième année qui suit l'entrée en vigueur de la convention. Toute notification de dénonciation prendra effet douze mois après la date de sa réception.

6. CLAUSE D'APPLICATION TERRITORIALE

Cette clause un peu particulière, exprimée à l'article 18 de la convention, est due également à l'initiative de la délégation néerlandaise qui avait pris en charge de rédiger les articles finals. Cette clause se rapportait d'ailleurs à une situation particulière aux Pays-Bas eux-mêmes, responsables des relations extérieures des territoires de Suriname et des Antilles néerlandaises. Ces territoires ne sont pas compris dans l'étendue d'application de la convention, telle qu'elle se trouve décrite à l'annexe I, et n'ont pas de pêcheurs exerçant leurs activités dans cette étendue. La délégation néerlandaise désirait cependant prévoir l'accession possible de ces territoires ou de l'un d'eux de plein droit à la convention.

Ainsi libellé cet article ne manqua pas de susciter certaines questions concernant la nécessité réelle d'une disposition de ce genre mais aussi sur l'interprétation à donner à l'expression « *à tout territoire ou tous territoires dont cette Partie contractante assure les relations internationales* ». Le Royaume-Uni évoqua à ce propos le cas de l'Ile de Man et du Danemark à l'égard des îles Féroé et du Groenland. La clause fut cependant retenue à l'unanimité. Elle permet à chaque Puissance contractante d'étendre à tout moment après sa ratification la convention à tout territoire dont elle assure les relations internationales.

VII — DENONCIATION DE LA CONVENTION DE LA HAYE DU 6 MAI 1882

Tenant compte des liens obligatoires toujours existants entre les cinq Puissances régies par la convention du 6 mai 1882, à savoir l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France et les Pays-Bas, et consciente en particulier des obligations incombant à son gouvernement en tant que dépositaire de cet accord, la délégation néerlandaise avait parmi les clauses finales de la

nouvelle convention présenté deux dispositions de nature à faciliter le passage pour ces cinq Etats d'un acte international à l'autre.

Le premier de ces textes était inséré dans le projet d'article relatif à l'entrée en vigueur de la nouvelle convention sous la forme d'un paragraphe distinct qui se lisait comme suit :

« With respect to States parties to the Hague Convention of 6th May, 1882, and which ratify or accede to the present Convention the present Convention shall not enter into force earlier than the ... day after all these States but one have deposited their instruments of ratification or accession. »

Cette disposition était complétée par un projet d'article distinct sur l'extinction des effets de l'ancienne convention qui se lisait comme suit :

« Upon the entry into force of the present Convention with respect to the States referred to in (... the previous clause), it shall terminate and replace the Convention (... of 1882, etc.). »

Le problème du passage des Puissances liées par la convention du 6 mai 1882 à la nouvelle convention était en effet rendu plus compliqué par le fait qu'un certain nombre des Parties contractantes probables à cette nouvelle convention n'étaient pas parties à l'ancienne; il convenait en tout cas d'éviter que deux textes différents ou que l'un des deux ne portent effet à l'égard de leurs gouvernements.

Si, à la conférence, certaines délégations témoignèrent de la compréhension envers ce point de vue, d'autres semblèrent ne pas souhaiter voir apparaître dans le nouvel accord quelque référence que ce fût à l'acte de 1882, qui conférerait à celui-ci une paternité spirituelle à la nouvelle convention.

Les textes proposés par la délégation des Pays-Bas ne furent donc pas acceptés par la conférence. Les délégations des cinq Puissances intéressées en furent réduites à se concerter entre elles en vue de rédiger un accord séparé qui reçut le nom de « procès-verbal » et dont nous avons joint le texte à la suite de la convention et de ses annexes.

Ce procès-verbal convient de la procédure suivante, décrite en deux articles :

- 1^o Chacune des Parties contractantes à la convention de 1882 la dénoncera mais en précisant que la convention restera en vigueur au-delà du délai de douze mois prévu à l'article 39 jusqu'à la date à laquelle la convention de Londres entrera en vigueur pour elle.
- 2^o Chacune des Parties contractantes notifiera au gouvernement de La Haye qu'elle a accompli ses formalités internes relatives à la ratification ou l'approbation de la nouvelle convention; ensuite sur proposition du gouvernement de La Haye, les Parties se consulteront afin de déposer autant que possible conjointement leurs instruments portant ratification ou approbation de la convention de Londres sur la police de la pêche.

ANNEXES

CONVENTION SUR L'EXERCICE DE LA PECHE
DANS L'ATLANTIQUE NORD

Les gouvernements de la Belgique, du Canada, du Danemark, de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Islande, de l'Irlande, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Norvège, de la République Populaire de Pologne, du Portugal, de l'Espagne, de la Suède, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Désireux d'assurer l'ordre et la discipline sur les lieux de pêche dans la zone de l'Atlantique Nord,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

1. La présente Convention s'applique aux eaux de l'océan Atlantique, de l'océan Arctique et de leurs mers tributaires qui sont définies avec plus de précisions à l'Annexe I de la présente convention.

2. Au sens de la présente convention

L'expression « bateau de pêche » signifie tout bateau utilisé à titre professionnel pour la capture du poisson.

Le terme « bateau » signifie tout bateau de pêche et tout bateau utilisé à titre professionnel à la transformation du poisson ou à la fourniture de matériel ou de services aux bateaux de pêche.

Article 2

Rien, dans la présente convention, ne peut être considéré comme portant atteinte aux droits, aux réclamations ou aux vues d'une Partie contractante, en ce qui concerne les limites des eaux territoriales ou les limites nationales de pêche ou la juridiction d'un Etat riverain sur les pêcheries.

Article 3

1. Les bateaux de pêche de chaque Partie contractante sont enregistrés et marqués conformément à la réglementation interne de chaque Partie de façon à assurer leur identification en mer.

2. L'autorité compétente de chaque Partie contractante désigne une ou plusieurs lettres et une série de chiffres pour chaque port ou circonscription maritime.

3. Chacune des Parties contractantes établit une liste de ces lettres.

4. Cette liste et toutes les modifications qui pourront y être apportées par la suite sont notifiées aux autres Parties contractantes.

5. Les dispositions de l'annexe II de la convention s'appliquent aux bateaux de pêche, à leurs embarcations et à leur matériel de pêche.

Article 4

1. En plus des règles relatives aux signaux prescrites par le règlement international pour prévenir les abordages en mer, les bateaux de pêche de chaque Partie contractante se conforment aux dispositions de l'annexe III de la présente convention.

2. Il est interdit d'utiliser d'autres feux ou signaux phoniques supplémentaires que ceux prévus à l'annexe.

Article 5

Les filets, les lignes et autres engins mouillés en mer, ainsi que les filets ou les lignes dérivants, doivent être marqués de façon à signaler leur position et leur étendue. Le marquage doit être conforme aux dispositions de l'annexe IV de la présente convention.

Article 6

1. Sous réserve de l'observation du règlement international pour prévenir les abordages en mer, tous les bateaux doivent manœuvrer de manière à ne pas gêner les opérations des bateaux de pêche et à ne pas déranger leurs filets ou leurs lignes, et doivent se conformer aux dispositions de l'annexe V de la présente convention.

2. En vue d'assurer l'application de ces dispositions, les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent, de leur propre initiative, notifier aux autorités compétentes d'autres Parties contractantes susceptibles d'être intéressées, les concentrations ou concentrations probables de bateaux de pêche ou d'engins de pêche dont elles ont connaissance; les Parties contractantes qui reçoivent de telles notifications, prennent toutes dispositions pratiques pour en informer leurs bateaux. Les officiers autorisés désignés en application de l'article 9 de la convention peuvent également attirer l'attention des bateaux sur les engins disposés en mer.

Article 7

1. Dans tout différend survenu entre les ressortissants des différentes Parties contractantes au sujet d'un dommage causé à des engins, ou à des bateaux, du fait d'enchevêtrement d'engins, et en l'absence d'accord entre les Parties contractantes relatif au règlement de ce différend, la procédure suivante est applicable :

A la demande de la Partie contractante de la nationalité du plaignant, chacune des Parties contractantes concernées désigne une commission d'enquête ou toute autre autorité appropriée pour instruire la réclamation. Ces commissions ou autres autorités examinent les faits et s'efforcent d'aboutir à un règlement.

2. Ces dispositions ne portent pas atteinte aux droits des plaignants de poursuivre leur action en dommages et intérêts par les voies de droit ordinaires.

Article 8

1. Chaque Partie contractante s'engage à prendre les mesures appropriées en vue de mettre en vigueur et de faire observer les dispositions de la présente convention à l'égard de ses bateaux et de leurs engins.

2. A l'intérieur de la zone de pêche soumise à sa juridiction, l'Etat riverain est responsable de la mise en vigueur et de l'observation des dispositions de la présente convention.

3. A l'intérieur de cette zone, l'Etat riverain peut prévoir des règles spéciales et des exemptions à l'une quelconque des règles des annexes II à V de la présente convention, pour les bateaux ou engins qui, en raison de leurs dimensions ou de leur type, n'opèrent ou ne sont utilisés que dans ses eaux côtières, à la condition qu'il n'en résulte aucune discrimination ni en droit ni en fait à l'encontre des bateaux des autres Parties contractantes ayant le droit de pêcher dans ces eaux. Avant d'établir de telles règles ou exemptions spéciales en application des dispositions du présent paragraphe, pour des zones à l'intérieur desquelles opèrent des bateaux de pêche étrangers, une Partie contractante doit informer de son intention les Parties contractantes concernées et les consulter si celles-ci le désirent.

Article 9

1. En vue de faciliter l'application de la convention, les dispositions du présent article et de l'annexe VI de ladite convention sont applicables en dehors des limites nationales de pêche.

2. L'expression « officiers autorisés » signifie les officiers que les Parties contractantes peuvent désigner au titre des présentes dispositions.

3. Toute Partie contractante, à la demande d'une autre Partie contractante, notifie à cette dernière les noms des officiers autorisés qu'elle a désignés au titre des présentes dispositions, ou les noms des bâtiments à bord desquels ils sont embarqués.

4. Les officiers autorisés veillent à l'application des dispositions de la convention, enquêtent, et rendent compte des cas d'infractions à ces dispositions, s'informent dans les cas de dommages, appellent s'il y a lieu l'attention des patrons des bateaux des Parties contractantes sur les dispositions de la convention, et coopèrent à ces fins avec les officiers autorisés des autres Parties contractantes.

5. Lorsqu'un officier autorisé a lieu de croire qu'un bateau d'une Partie contractante quelconque ne respecte pas les dispositions de la convention, il peut procéder à l'identification du bateau, s'efforcer d'obtenir de ce bateau les renseignements nécessaires et établir un rapport. Si le cas est suffisamment sérieux, il peut donner l'ordre au bateau de stopper et, s'il apparaît nécessaire de vérifier les faits, monter à bord pour enquêter et établir un rapport.

6. Si un officier autorisé a lieu de croire qu'un bateau de pêche ou ses engins ont causé un dommage à un autre bateau de pêche ou à ses engins et que cet incident est dû à une infraction à la convention, il peut, dans les conditions indiquées au paragraphe précédent, donner à tout bateau concerné l'ordre de stopper et monter à bord pour enquêter et établir un rapport.

7. Les officiers autorisés ne doivent pas donner à un bateau l'ordre de stopper pendant que celui-ci est en train de pêcher, de mettre à l'eau ou de remonter ses filets, sauf en cas d'urgence pour éviter des avaries à d'autres bateaux ou engins.

8. Les officiers autorisés ne poursuivent pas leurs enquêtes plus loin qu'il n'est nécessaire pour vérifier s'il y a eu infraction aux dispositions de la convention, ou, s'ils estiment qu'il y a eu infraction, pour obtenir des renseignements sur les faits, et ils se comportent en toute occasion de manière à intervenir et à gêner les bateaux le moins possible.

9. Lorsque des bateaux ou des engins de pêche ont été endommagés, les officiers autorisés peuvent offrir de concilier en mer les intéressés, et, avec le consentement des Parties en cause, les aider à parvenir à un règlement.

A la demande des Parties en cause, les officiers autorisés dressent un acte constatant les termes du règlement intervenu.

10. La résistance opposée par un bateau aux prescriptions d'un officier autorisé est considérée comme résistance à l'autorité nationale dont dépend ce bateau.

11. Les Parties contractantes prennent en considération les rapports des officiers autorisés étrangers, établis en application des présentes dispositions, et donnent suite à ces rapports, de la même façon que s'ils émanaient de leurs propres officiers. Les dispositions du présent paragraphe n'imposent à une Partie contractante aucune obligation de donner au rapport d'un officier autorisé étranger une force probante supérieure à celle que ce rapport aurait dans le pays de l'officier dont il émane. Les Parties contractantes coopèrent pour faciliter les procédures judiciaires ou autres, entamées sur la base du rapport établi par un officier autorisé en application de la présente convention.

12. Les officiers autorisés n'exercent pas leur pouvoir de monter à bord d'un bateau d'une autre Partie contractante si un officier autorisé de cette Partie contractante est disponible et se trouve en mesure de le faire lui-même.

Article 10

1. Toute Partie contractante peut proposer des amendements aux articles de la présente convention. Le texte de toute proposition d'amendement est adressé au gouvernement dépositaire qui en transmet des copies à toutes les Parties contractantes et aux gouvernements

signataires. Tout amendement entre en vigueur le trentième jour qui suit son acceptation par toutes les Parties contractantes.

2. A la demande du quart des Parties contractantes, le gouvernement dépositaire convoque une réunion des Parties contractantes pour examiner s'il y a lieu d'amender les articles de la présente convention. Les amendements sont adoptés à l'unanimité au cours de cette réunion, sont notifiés par le gouvernement dépositaire à toutes les Parties contractantes, et entrent en vigueur le trentième jour après leur acceptation par toutes les Parties contractantes.

3. Les notifications d'acceptation de ces amendements sont adressées au gouvernement dépositaire.

Article 11

1. Toute Partie contractante peut proposer des amendements aux annexes de la présente convention. Le texte de toute proposition d'amendement est adressé au gouvernement dépositaire qui en transmet des copies à toutes les Parties contractantes et aux gouvernements signataires. Le gouvernement dépositaire informe toutes les Parties contractantes de la date à laquelle il a reçu les notifications d'acceptation d'un amendement par les deux tiers des Parties contractantes. L'amendement entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes le cent cinquantième jour après cette date, à moins que, dans un délai de cent vingt jours à partir de ladite date, une Partie contractante ne notifie au gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, auquel cas l'amendement n'entre pas en vigueur.

2. A la demande de trois Parties contractantes, le gouvernement dépositaire convoque une réunion des Parties contractantes pour examiner s'il y a lieu d'amender les annexes de la présente convention. Un amendement adopté à cette réunion par les deux tiers des Parties contractantes représentées est notifié par le gouvernement dépositaire à toutes les Parties contractantes, et entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes le deux cent dixième jour après la date de cette notification, à moins que dans les cent quatre-vingts jours à partir de la date de la notification, une Partie contractante quelconque ne notifie au Gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, auquel cas l'amendement n'entre pas en vigueur.

Article 12

Les Parties contractantes notifient au gouvernement dépositaire les noms des autorités compétentes qu'elles ont désignées en application des dispositions pertinentes de la présente convention. Le gouvernement dépositaire informe les Parties contractantes de toutes ces notifications.

Article 13

1. Tout litige entre deux ou plusieurs Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente convention qui ne peut être réglé par voie de négociation, est, à la demande de l'une des Parties intéressées, soumis à l'arbitrage.

2. La demande d'arbitrage précise l'objet de la réclamation soumise à l'arbitrage et expose succinctement les motifs sur lesquels elle se fonde.

3. A moins que les Parties au litige n'en conviennent autrement, lesdites Parties désignent chacune un membre de la Commission d'arbitrage et choisissent d'un commun accord un membre supplémentaire pour en assumer la présidence. La Commission d'arbitrage statue sur les affaires qui lui sont soumises à la majorité simple, et ses décisions sont obligatoires pour les Parties. Les autres modalités de la procédure sont fixées par accord spécial entre les Parties.

4. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 3, les Parties peuvent convenir de soumettre le litige à l'arbitrage selon une autre procédure en vigueur entre elles.

5. Si, dans les six mois qui suivent la date d'une demande d'arbitrage, les Parties n'ont pu se mettre d'accord sur l'organisation de celui-ci, l'une quelconque des Parties intéressées peut soumettre le litige (au sens du paragraphe 1^{er}) à la Cour internationale de justice par voie de requête conforme aux statuts de la Cour.

6. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1^{er}, les Parties peuvent convenir de soumettre directement le litige à la Cour internationale de justice.

Article 14

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 ci-dessous et au paragraphe 3 de l'article 17, aucune réserve ne peut être faite à la présente convention sans l'accord des Parties contractantes et des autres gouvernements signataires. Un an après l'entrée en vigueur de la convention, seul l'accord des Parties contractantes est requis.

2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'approbation ou de l'adhésion, tout Etat peut faire une réserve à l'article 13 de la présente convention.

3. Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'approbation ou de l'adhésion, faire une réserve aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9 à l'égard d'une ou de plusieurs Parties contractantes ou gouvernements signataires.

4. Toute Partie contractante qui a fait une réserve conformément aux paragraphes précédents ou au paragraphe 3 de l'article 17 peut à tout moment retirer cette réserve en adressant à cet effet une communication au gouvernement dépositaire.

Article 15

La présente convention sera ouverte à la signature, à Londres, du 1^{er} juin au 30 novembre 1967. Elle sera soumise à ratification ou à approbation. Les instruments de ratification ou d'approbation seront déposés le plus rapidement possible auprès du gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Article 16

1. La présente convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'approbation.

2. Par la suite, la convention entrera en vigueur pour chaque Etat le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de dépôt de son instrument de ratification ou d'approbation.

Article 17

1. Après l'entrée en vigueur de la convention, tout Etat qui ne l'a pas encore signée peut y adhérer à tout moment, sous réserve de l'accord des trois quarts des Parties contractantes et gouvernements signataires. Un an après l'entrée en vigueur de la convention, seul l'accord des trois quarts des Parties contractantes est requis.

2. L'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. La convention entre en vigueur, pour chaque Etat qui y adhère, le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

3. Avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'un Etat qui y adhère en vertu du présent article, une Partie contractante peut à tout moment formuler une réserve aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9 à l'égard de cet Etat.

Article 18

1. Toute Partie contractante peut, à l'occasion du dépôt de son instrument de ratification, d'approbation ou d'adhésion, ou à une date ultérieure quelconque, étendre la présente convention par voie de déclaration adressée au gouvernement dépositaire, à tout territoire ou tous territoires dont cette Partie contractante assure les relations internationales. Les

dispositions de la présente convention entrent en vigueur pour ce ou ces territoires soit le quatre-vingt-dixième jour après réception de cette déclaration, soit à la date à laquelle la convention entre en vigueur conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 16, selon celle des deux dates qui est la plus éloignée.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent peut être annulée à l'égard d'un territoire quelconque mentionné par cette déclaration, selon la procédure prévue à l'article 19.

Article 19

A tout moment après l'expiration de la quatrième année qui suit l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 16, toute Partie contractante peut la dénoncer par voie de notification écrite adressée au gouvernement dépositaire. Toute notification de cette nature prend effet douze mois après la date de sa réception. La convention demeure en vigueur entre les autres Parties.

Article 20

A son entrée en vigueur la présente convention sera enregistrée par les soins du gouvernement dépositaire auprès du Secrétariat des Nations Unies conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente convention.

FAIT à Londres le premier juin 1967 en langues française et anglaise, chaque texte faisant également foi, en un seul exemplaire original, qui sera déposé aux archives du gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, lequel en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des gouvernements signataires ou adhérents.

Annexe I

ZONE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

La présente convention s'applique aux eaux de l'océan Atlantique, de l'océan Arctique, et de leurs mers tributaires situées à l'extérieur de la ligne de base de la mer territoriale et comprises dans la zone délimitée :

- a. au Sud, par une ligne tirée vers l'Ouest le long du 36° de latitude Nord jusqu'au 42° de longitude Ouest, de là vers le Sud jusqu'au 35° de latitude Nord, et de là vers l'Ouest le long du 35° de latitude Nord;
- b. à l'Ouest, par une ligne tirée vers le Sud, à partir d'un point situé sur la côte du Groenland au 78° 10' de latitude Nord jusqu'à un point situé au 75° de latitude Nord et 73° 30' de longitude Ouest; de là, le long d'une ligne de rhumb jusqu'à un point situé au 69° de latitude Nord et au 59° de longitude Ouest; de là droit vers le Sud jusqu'au 61° de latitude Nord; de là droit vers l'Ouest jusqu'au 64° 30' de longitude Ouest; de là droit vers le Sud jusqu'à la côte du Labrador; et de là vers le Sud le long de la côte de l'Amérique du Nord;
- c. à l'Est, par le 51° de longitude Est, mais à l'exclusion de :
 - (i) la mer Baltique et les Belts situés au Sud et à l'Est de lignes tirées de Hasenore Head à Griben Point et de Gilbiorg Head à Kullen; et
 - (ii) la mer Méditerranée et ses mers tributaires jusqu'au méridien de 5° 36' de longitude Ouest.

Annexe II

IDENTIFICATION ET MARQUAGE DES BATEAUX
DE PECHE ET D'ENGINS DE PECHE*Règle 1*

1. La ou les lettres de la circonscription maritime ou port dans lequel chaque bateau de pêche est immatriculé ainsi que son numéro d'immatriculation sont peints sur les deux côtés à l'avant du bateau et peuvent aussi être peints sur la partie supérieure du bateau de façon à être clairement visibles pour un observateur aérien.

2. Le nom du bateau de pêche, s'il en a un, et le nom de la circonscription maritime ou du port dans lequel il est immatriculé sont peints sur le bateau, de manière à être clairement visibles.

3. Les noms, lettres et numéros inscrits sur un bateau ont des dimensions suffisantes pour être facilement reconnues; il est interdit de les effacer, de les modifier, de les rendre illisibles, de les recouvrir ou de les dissimuler.

4. Les embarcations et, lorsque cela est praticable, tout le matériel de pêche, sont marqués de la ou des lettres et du numéro du bateau auquel ils appartiennent. La propriété des filets ou autre matériel de pêche peut être précisée par des marques particulières.

Règle 2

1. Chaque bateau de pêche doit avoir à bord une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, comportant le nom du bateau s'il en a un, sa description, sa nationalité, sa ou ses lettres d'immatriculation et le nom ou les noms ou la raison sociale de son propriétaire.

2. Chaque bateau de pêche doit avoir à bord un pavillon national en bon état qui sera exhibé à la requête des autorités compétentes.

3. Il est interdit de dissimuler de quelque manière que ce soit la nationalité d'un bateau de pêche.

Annexe III

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES A UTILISER
PAR LES BATEAUX DE PECHE*Règle 1**Généralités*

1. Les règles de la présente annexe sont destinées à éviter les dommages aux engins de pêche ou les accidents au cours des opérations de pêche; elles n'affectent en rien les dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer qui doivent être appliquées lorsqu'il y a lieu.

2. Les feux définis par les présentes règles sont utilisés par tous les temps, du coucher au lever du soleil lorsque les bateaux pêchent en flotte. Ces feux peuvent également être montrés du lever au coucher du soleil, en cas de visibilité réduite et en toutes autres circonstances qui le rendraient nécessaire. Dans les cas prévus ci-dessus il est interdit de montrer d'autres feux sauf ceux prescrits par le règlement international pour prévenir les abordages

en mer et ceux qui ne peuvent pas être confondus avec les feux réglementaires ou qui n'altèrent pas leur visibilité ni leur caractère distinctif, ou encore qui ne peuvent pas nuire à l'exercice d'une veille adéquate.

3. Aux fins des présentes règles, les termes employés ont la même signification que celle qui figure dans le règlement international pour prévenir les abordages en mer, excepté celui de « bateau de pêche » qui a le sens défini par l'article 1^{er} (2) de la convention.

4. Les feux mentionnés dans la présente annexe doivent être placés aux endroits où ils sont le plus visibles. Ils doivent être séparés par un intervalle d'au moins 3 pieds (0,92 m) mais à un niveau plus bas que les feux prescrits par la règle 9 c (i) et d du règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1960. Ils doivent être visibles, autant que possible sur tout l'horizon, et à une distance d'au moins un mille, et leur intensité doit être inférieure à celle des feux prescrits par la règle 9 b dudit règlement.

Règle 2

Signaux pour la pêche au chalut et aux filets dérivants

1. Les bateaux de pêche en train de chaluter avec des filets de fond ou pélagiques, montrent :

- (i) Lorsqu'ils mettent leur chalut à l'eau :
deux feux blancs verticaux superposés;
- (ii) Lorsqu'ils remontent leur chalut :
un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;
- (iii) Lorsque le chalut est accroché par un obstacle :
deux feux rouges verticaux superposés.

2. Les bateaux de pêche se livrant à la pêche aux filets dérivants peuvent arborer les feux prescrits au paragraphe 1^{er} ci-dessus.

3. Les bateaux de pêche se livrant au chalutage à deux montrent :

- (i) de jour, le pavillon « T^m— » N'approchez pas. Je suis en train de chaluter à deux », hissé au mât avant;
- (ii) de nuit, un projecteur éclairant vers l'avant et en direction de l'autre bateau du couple;
- (iii) Lorsqu'ils mettent leurs filets à l'eau ou les remontent ou lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : les feux prescrits au paragraphe 1^{er} ci-dessus.

4. Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 65 pieds (19,80 m) peuvent être exemptés de l'application des dispositions de la présente règle. Toutes ces exceptions et les zones les plus fréquentées par des bateaux de pêche exemptés, font l'objet d'une notification aux autorités compétentes des Parties contractantes susceptibles d'être concernées.

Règle 3

Signaux lumineux pour la pêche à la grande senne

1. Les navires en train de pêcher à la senne montrent deux feux oranges verticaux superposés. Ces feux s'allument alternativement environ une fois par seconde de sorte que le feu inférieur soit éteint lorsque le feu supérieur est allumé et vice versa. Ces feux ne sont montrés que lorsque la liberté de manœuvre d'un bateau est gênée par ses engins de pêche, de façon à avertir les autres bateaux qu'ils ont à se tenir à l'écart.

2. Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 85 pieds (25,90 m) peuvent être exemptés de l'application des dispositions de la présente règle. Toutes ces exceptions et les zones les plus fréquentées par les bateaux de pêche exemptés, font l'objet d'une notification aux autorités compétentes des Parties contractantes susceptibles d'être concernées.

*Règle 4**Signaux phoniques*

Il est interdit d'utiliser d'autres signaux phoniques que ceux prescrits par le règlement international pour prévenir les abordages en mer et par le Code international des signaux.

Annexe IV

MARQUAGE DES FILETS, DES LIGNES ET AUTRES
ENGINS DE PECHE*Règle 1**Engins mouillés en mer*

1. Les filets, lignes, et autres engins de pêche mouillés en mer, sont balisés à leurs extrémités, de jour, au moyen de bouées à pavillon ou à réflecteurs radar; de nuit, au moyen de bouées lumineuses permettant de repérer leur position et leur étendue. Ces bouées lumineuses doivent être visibles à une distance d'au moins deux milles par bonne visibilité.

2. De jour une bouée située à l'extrémité Ouest (l'Ouest étant repéré dans les deux quadrants Sud-Ouest et Nord-Ouest de la boussole, Nord compris) d'un engin déployé à l'horizontale dans la mer porte deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre ou bien un pavillon et un réflecteur radar; la bouée située à l'extrémité Est (l'Est étant repéré dans les deux quadrants Nord-Est et Sud-Est de la boussole, Sud compris) porte un pavillon ou un réflecteur radar. De nuit, la bouée située à l'extrémité Ouest porte deux feux blancs et la bouée située à l'extrémité Est un seul feu blanc. Une bouée supplémentaire comportant, le jour, un pavillon ou un réflecteur radar et la nuit, un feu blanc, peut être placée de 70 à 100 mètres de distance de chaque bouée d'extrémité afin d'indiquer la direction de l'engin.

3. Les engins qui s'étendent sur une distance supérieure à un mille sont balisés par des bouées supplémentaires placées à des intervalles d'un mille au plus, de sorte que toute partie d'un engin s'étendant jusqu'à un mille ou au-delà soit signalée. De jour, chaque bouée est munie d'un pavillon ou d'un réflecteur radar; de nuit, le plus grand nombre possible de bouées sont munies d'un feu blanc. La distance entre deux bouées lumineuses délimitant un même engin de pêche ne doit en aucun cas excéder deux milles.

4. L'extrémité d'un engin fixée à un bateau de pêche n'a pas besoin d'être balisée.

5. Le mât de pavillon d'une bouée s'élève à au moins deux mètres au-dessus de la bouée.

Règle 2

1. Les filets ou les lignes qui dérivent en mer sont balisés à chaque extrémité et à des intervalles ne dépassant pas 2 milles, au moyen de bouées munies d'un mât s'élevant à au moins deux mètres au-dessus de la bouée. Le mât porte, de jour, un pavillon ou un réflecteur radar; et de nuit, un feu blanc visible à une distance d'au moins 2 milles par bonne visibilité.

2. Il n'est pas nécessaire de baliser par une bouée à pavillon ou par une bouée lumineuse l'extrémité d'un engin fixé à un bateau de pêche.

Annexe V

REGLES APPLICABLES AUX OPERATIONS DES BATEAUX

Règle 1

Sous réserve de l'observation du règlement international pour prévenir les abordages en mer, tous les bateaux doivent manœuvrer de manière à ne pas gêner les opérations des bateaux de pêche et à ne pas déranger leurs engins.

Règle 2

Les bateaux qui arrivent sur des lieux de pêche où des bateaux de pêche sont déjà en train de pêcher ou ont disposé leurs engins à cet effet, doivent se renseigner sur la position et sur l'étendue des engins déjà mis à la mer, et ne doivent pas se placer ou disposer leurs engins de pêche de manière à gêner ou à entraver les activités de pêche déjà en cours.

Règle 3

Il est interdit à un bateau de mouiller ou de stationner dans des endroits où la pêche est en cours, si cela peut gêner les opérations de pêche, sauf en cas de nécessité pour ses propres opérations de pêche ou par suite d'un accident ou d'autres circonstances de force majeure.

Règle 4

Sauf en cas de force majeure, il est interdit aux bateaux de jeter à la mer des objets ou des matières susceptibles de nuire à la pêche ou aux poissons ou d'endommager les engins ou les bateaux de pêche.

Règle 5

Il est défendu aux bateaux d'utiliser ou d'avoir à bord des explosifs destinés à la pêche du poisson.

Règle 6

Afin d'éviter de les endommager, les chalutiers ou autres bateaux de pêche dont les engins sont en action, doivent prendre toutes les mesures possibles pour éviter les filets, lignes ou autres engins, qui ne sont pas remorqués.

1. Lorsque des filets appartenant à des bateaux de pêche se trouvent emmêlés les uns aux autres, il est interdit de les sectionner sans le consentement des parties intéressées, à moins qu'il soit impossible de les dégager autrement.

2. Lorsque les lignes de plusieurs bateaux en train de pêcher se trouvent emmêlées, le bateau qui remonte les lignes ne les coupera que s'il n'est pas possible de les dégager autrement. En pareil cas, les lignes qui ont été coupées sont, dans toute la mesure du possible, raccordées immédiatement.

3. Sauf en cas de sauvetage et dans les cas mentionnés aux deux paragraphes précédents, il est interdit à tout pêcheur de couper, crocher ou soulever les filets, lignes ou autres engins qui ne lui appartiennent pas ou de s'y amarrer.

4. Un bateau qui accroche ou dérange de quelque autre manière un engin qui ne lui appartient pas, doit prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum les dommages qui pourraient être causés à l'engin. Le bateau de pêche auquel l'engin appartient doit, de son côté, éviter toute action risquant d'aggraver le dommage.

Annexe VI

REGLES APPLICABLES AUX OFFICIERS AUTORISES

1. Tout officier autorisé doit être porteur d'un document d'identité rédigé en français et en anglais ainsi que dans la langue de l'officier autorisé si celle-ci est différente. Ce document est d'un modèle approuvé par les Parties contractantes sur proposition du gouvernement dépositaire.

2. Pour donner l'ordre à un bateau de pêche de stopper, les officiers autorisés utilisent le signal correspondant du Code international des signaux.

3. En montant à bord d'un bateau, tout officier autorisé exhibe la pièce officielle justifiant sa qualité.

4. En montant à bord d'un bateau, tout officier autorisé peut demander au patron de celui-ci de produire la pièce mentionnée à la règle 2 (1) de l'annexe II. Mention de cette exhibition est faite immédiatement soit sur la pièce produite, soit sur un autre document de bord officiel.

5. Chaque fois qu'un officier autorisé monte à bord d'un bateau, il établit un rapport sur le modèle prévu par l'appendice indiquant les circonstances dans lesquelles il a été amené à monter à bord et les renseignements qu'il a obtenus.

6. Le rapport est rédigé dans la langue de l'officier autorisé et montré au patron du bateau visité afin que celui-ci puisse ajouter dans sa propre langue telle remarque que lui-même ou un membre de son équipage souhaiterait faire. L'officier autorisé signe le rapport en présence du patron et lui en donne une copie. Une autre copie est envoyée à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau visité. Dans le cas où un dommage a été commis, des copies du rapport sont également communiquées aux autorités compétentes des autres Parties intéressées.

7. Lorsqu'un officier autorisé constate qu'un bateau contrevient aux dispositions de la convention, il peut en rendre compte aux autorités compétentes du pays de la nationalité du bateau, après s'être efforcé de prévenir le bateau en question, par signaux ou par tout autre moyen de communication, de son intention de signaler l'infraction. S'il donne l'ordre à un bateau de stopper mais ne monte pas à bord, il rend compte à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau.

8. Les navires ayant des officiers autorisés à bord, qui peuvent être des bateaux au sens du paragraphe 2 de l'article 1^{er}, arborent une marque ou un pavillon spécial. Cette marque ou ce pavillon spécial sont d'un modèle approuvé par les Parties contractantes sur proposition du gouvernement dépositaire. Les officiers autorisés n'exercent leurs pouvoirs en application des dispositions des paragraphes 5 et 6 de l'article 9 et n'entrent en communication avec les bateaux qu'à partir de bâtiments de surface.

Appendice

RAPPORT PRESCRIT PAR LE PARAGRAPHE 5
DE L'ANNEXE VI DE LA CONVENTION

(Rayer toutes mentions inutiles)

OFFICIER AUTORISÉ

(A remplir en caractères d'imprimerie)

1. Nom et nationalité.
2. Nom du bâtiment à bord duquel il est embarqué.

POSITION, DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

3.

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION EN CAUSE

4.

RENSEIGNEMENTS SUR CHAQUE BATEAU EN CAUSE

D'ordre général

- 5. Nationalité.
- 6. Nom et numéro d'enregistrement du bateau
- 7. Nom du patron.
- 8. Nom et adresse de l'armateur.
- 9. Position du bateau, date et heure à laquelle l'officier autorisé est monté à bord.

} à remplir en
caractères
d'imprimerie

Au moment de l'incident

- 10. Engins de pêche utilisés.
- 11. Le bateau était stoppé, mouillé; sinon, direction et vitesse approximatives.
- 12. Signaux ou feux arborés, signaux sonores émis.
- 13. Avertissements donnés à l'autre bateau (ou aux autres bateaux).
- 14. Direction dans laquelle l'engin était mis à l'eau ou se trouvait placé.
- 15. Etendue horizontale de l'engin à partir du bateau.

CONDITIONS AU MOMENT DE L'INCIDENT

- 16. Visibilité.
- 17. Force et direction du vent.
- 18. Etat de la mer et de la marée; direction et force des courants.
- 19. Autres éléments.
- 20. Décrire, le cas échéant à l'aide d'un croquis, les positions relatives des bateaux et engins.
- 21. Marquage de tout engin mouillé ou dérivant en cause.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- 22. Description détaillée de l'engin perdu ou endommagé, y compris son état.
- 23. Compte rendu détaillé de l'incident.
- 24. Observations de l'officier autorisé.
- 25. Déclarations des témoins.
- 26. Déclarations des patrons des bateaux en cause.
- 27. Mention des photographies prises et de leurs sujets (les photographies seront jointes au rapport soumis à l'autorité nationale du bateau).

Signature de l'officier autorisé

Le rapport ci-dessus a été rédigé et signé en notre présence par l'officier autorisé.

Signatures des patrons des bateaux

Signatures des témoins

PROCES-VERBAL

Les représentants de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume de Danemark, de la République Française et du Royaume des Pays-Bas,

Réunis à Londres à l'occasion de la signature de l'Acte final de la conférence sur la police des pêches,

Considérant que leurs gouvernements sont liés par les dispositions de la convention pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, signée à La Haye, le 6 mai 1882, et modifiée par la déclaration signée à La Haye, le 1^{er} février 1889 ainsi que par l'accord signé à La Haye, le 3 juin 1955,

Considérant, d'autre part, que la convention annexée à l'acte final qu'ils ont signé aujourd'hui à Londres est destinée à remplacer la convention de 1882 et les actes y afférents,

Estimant opportun d'éviter soit que deux textes différents, soit qu'aucun des deux ne portent effet à l'égard de leurs gouvernements,

Sont convenus de la procédure suivante :

Article 1^{er}

Chacune des Parties à la convention de La Haye du 6 mai 1882 la dénoncera, conformément à son article 39, en précisant que la Convention restera en vigueur, à son égard, au-delà du délai de douze mois prévu à l'article 39, jusqu'à la date à laquelle la convention de Londres sur la police des pêches entrera en vigueur pour elle.

Article 2

Chacune des Parties contractantes notifiera au gouvernement néerlandais qu'elle a accompli ses formalités constitutionnelles relatives à la ratification ou l'approbation de la convention de Londres sur la police des pêches.

Sur proposition du gouvernement néerlandais les Parties contractantes se consulteront afin de déposer autant que possible conjointement leurs instruments portant ratification ou approbation de la convention de Londres sur la police des pêches.

En FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent procès-verbal.

FAIT à Londres, le dix-septième jour du mois de mars mil neuf cent soixante-sept, en un seul exemplaire en langue française. L'exemplaire original sera déposé dans les archives du gouvernement néerlandais, qui délivrera des copies conformes aux gouvernements des autres signataires.

Le représentant de la République fédérale d'Allemagne.

Le représentant du Royaume de Belgique.

Le représentant du Royaume de Danemark.

Le représentant de la République française.

Le représentant du Royaume des Pays-Bas.