

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juin 1970.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
autorisant l'approbation de la Convention internationale sur
l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord, ouverte à la
signature à Londres le 1^{er} juin 1967, signée par la France
le 26 juillet 1967,*

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Fernand Chatelain, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouveray, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1035, 1137 et in-8° 233.

Sénat : 233 (1969-1970).

Mesdames, Messieurs,

Le souci d'établir les règles d'une police de la pêche et de se doter des moyens nécessaires à sa mise en œuvre a préoccupé de longue date les nations maritimes au premier rang desquelles se trouvent celles du Nord-Ouest de l'Europe. C'est pourquoi la première convention internationale ayant un tel objet fut celle signée le 6 mai 1882 par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

Nous n'avons pas l'intention d'exposer ici l'économie générale de cet accord ; précisons seulement qu'il visait la seule mer du Nord et qu'il posait comme principe de base la limitation à 3 milles, à partir de la côte, de la zone de pêche réservée aux nationaux.

La nécessité d'étendre et de compléter ladite convention est devenue évidente depuis plusieurs années compte tenu, en particulier, de son aire d'application trop étroite, de la venue en mer du Nord de pêcheurs n'appartenant pas aux nations contractantes, de la transformation des techniques de pêche, des moyens de contrôle prévus et, en dernier lieu, de la décision prise par certains pays scandinaves en 1958 et 1961 d'étendre à 12 milles leur zone de pêche, décision qui a entraîné progressivement celle des autres nations.

C'est ainsi que la Grande-Bretagne elle-même qui avait défendu vigoureusement jusqu'alors le principe de cette limitation à 3 milles a dû céder aux réclamations de ses pêcheurs et, en conséquence, dénoncer la Convention de 1882.

Dans le but de régler ce problème de zones réservées, le Gouvernement britannique réunit à Londres en 1963 une première conférence qui aboutit, le 9 mars 1964, à la signature d'une convention autorisant les nations contractantes à étendre à 12 milles les limites de leur zone de pêche (convention ratifiée par la France le 26 mai 1966).

De plus, à l'occasion de ces conversations, le Gouvernement britannique émit le vœu qu'un nouvel accord fût mis à l'étude pour régler à une échelle plus vaste que la seule mer du Nord et entre le plus grand nombre de pays possible, le problème général de la police de la pêche maritime.

C'est dans cette optique que se tinrent à Londres en 1965, 1966 et 1967 trois sessions qui réunirent, outre les représentants des pays cosignataires de la Convention de 1882, ceux des nations suivantes : Norvège, Suède, Pologne, U. R. S. S., Islande, Canada, Etats-Unis, Espagne, Italie, Irlande et Portugal.

C'est au cours de ces réunions que fut mise au point la convention soumise aujourd'hui à notre examen et dont nous allons maintenant examiner les grandes lignes par référence avec celle de 1882.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le champ d'application de la nouvelle convention se trouve élargi à toute la partie de l'océan Atlantique et aux mers tributaires situées au Nord du parallèle de Gibraltar, à l'exclusion de la Méditerranée et de la mer Baltique.

En revanche, les dix-huit nations signataires s'interdisent de porter atteinte à leurs droits concernant les limites des zones réservées de pêche.

Mais, en dehors de ces dispositions visant l'aire d'application, la principale innovation consiste dans la mise au point d'un nouveau système de contrôle international donnant aux « officiers autorisés » un droit de contrôle sur tous les bateaux battant pavillon d'un Etat membre. En effet, si ce droit était accordé depuis 1882 aux commandants des bâtiments de guerre des Parties contractantes, il n'était en fait exercé par eux que sur les seuls navires du pays auquel appartenait le contrôleur.

Précisons que les « officiers autorisés » qui devront être régulièrement mandatés, pourront être, du moins en ce qui concerne la France, des officiers de la Marine nationale, des inspecteurs des pêches ou des administrateurs des affaires maritimes.

Cette question de contrôle, et en particulier le droit conféré aux officiers autorisés de monter à bord des navires ayant, naturellement, soulevé de nombreuses objections, la question a été

résolue par l'autorisation donnée aux contractants de faire des réserves sur cette procédure, comme d'ailleurs sur les modalités d'arbitrage des litiges.

Enfin, un problème restera à régler, c'est la nature des poursuites judiciaires et des sanctions qui pourront découler des rapports établis par les officiers contrôleurs et nous souhaiterions que le Gouvernement veuille bien nous préciser ce point car il nous apparaît bien que notre procédure pénale devra être adaptée à cette situation nouvelle.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose de voter sans modification le projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention internationale sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord, ouverte à la signature à Londres le 1^{er} juin 1967, signée par la France le 26 juillet 1967, dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE

CONVENTION

sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord,

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, des Etats-Unis d'Amérique, de la République française, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, de la République populaire de Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, 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 précision 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 les engins de pêche, 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 de 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 ou ses engins ont causé un dommage à un autre bateau 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 de pêche 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 adressée 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 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) à la Cour internationale de justice par voie de requête conforme aux statuts de la Cour.

6. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, 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 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 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 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 1^{er} 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.

Pour le Gouvernement de la Belgique :

J. V. D. BOSCH.

Pour le Gouvernement du Canada :

C. S. A. RITCHIE.

Pour le Gouvernement du Danemark :

ERLING KRISTIANSEN.

Pour le Gouvernement de la République française :

G. DE COURCEL.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

BLANKENHORN.

Pour le Gouvernement de l'Islande :

GUDM. I. GUDMUNDSSON.

Pour le Gouvernement de l'Irlande :

J. G. MOLLOY.

Pour le Gouvernement de l'Italie :

GASTONE GUIDOTTI.

Pour le Gouvernement du Luxembourg :

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :

pour le Royaume en Europe :
D. W. VAN LYNDEN.

Pour le Gouvernement de la Norvège :

ARNE SKAUG.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne ne se considère pas lié par les dispositions de l'article 13 qui prévoit que tout litige entre deux ou plusieurs Gouvernements contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application de la Convention peut, à la demande de l'une des parties au litige, être soumis à l'arbitrage ou déferé pour règlement à la Cour internationale de justice. Le Gouvernement de la République populaire de Pologne déclare que le litige ne peut être

soumis à l'arbitrage ou déferé à la Cour internationale de justice qu'avec l'accord de toutes les parties impliquées dans le litige dans chaque cas particulier.

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne ne se considère pas lié par les dispositions de l'article 9 (§§ 5 et 6) de la Convention en ce qui concerne les Gouvernements signataires et contractants avec lesquels la République populaire de Pologne n'entretient pas de relations diplomatiques.

M. FILA.

Pour le Gouvernement du Portugal :

MANUEL ROCHETA.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

GEORGE BROWN.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

RAYMUND T. YINGLING.

Pour le Gouvernement de l'Espagne :

Avec des réserves au paragraphe 5 de l'article 13 et aux paragraphes 5 et 6 de l'article 9, applicables à toutes les Parties contractantes et Gouvernements signataires, de même qu'aux Gouvernements qui à l'avenir adhéreront à la Convention conformément à l'article 17.

SANTA CRUZ.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

Réserve à l'article 13 :

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que tout litige entre deux ou plusieurs Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de la Convention ne peut être soumis à la Cour internationale de justice que sur accord de toutes les Parties contractantes, parties au litige.

A. ICHKOV.

ANNEXES

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 droit vers l'Ouest le long du 36° de latitude Nord jusqu'au 42° de longitude Ouest, de là droit vers le Sud jusqu'au 35° de latitude Nord, et de là droit vers l'Ouest le long du 35° de latitude Nord ;

b) A l'Ouest, par une ligne tirée vers le Sud, à partir d'un point situé sur la côte du Groënland 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) A 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 Gilbjerg 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 PÊCHE ET ENGINS DE PÊCHE

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 reconnus ; 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 SUPPLÉMENTAIRES A UTILISER PAR LES BATEAUX DE PÊCHE

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 aborder les feux prescrits au paragraphe 1 ci-dessus.

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

- i) De jour, le pavillon « T » (« 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 ci-dessus.

4. Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 65 pieds (19,80 mètres) 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 3.

Signaux lumineux pour 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 mètres) 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 PÊCHE

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.

Engins dérivants.

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 l'extrémité d'un engin fixé à un bateau de pêche.

ANNEXE V

RÈGLES APPLICABLES AUX OPÉRATIONS 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.

Règle 7.

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 une 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

RÈGLES APPLICABLES AUX OFFICIERS AUTORISÉS

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 un modèle approuvé par les Parties contractantes sur proposition du Gouvernement dépositaire.

2. Pour donner l'ordre 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 par l'officier autorisé 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 :
- } A remplir
en caractères
d'imprimerie.
9. Position du bateau, date et heure à laquelle l'officier autorisé est monté à bord :

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 :