

DÉCLARATION DE M. WOLFRUM

[Traduction]

La déclaration qui suit a pour objet de mettre l'accent sur certains points de l'arrêt.

1. Je souscris à la conclusion de l'arrêt suivant laquelle le Tribunal n'est pas compétent au titre de l'article 292 de la Convention pour statuer sur la demande qui lui a été soumise par le Belize contre la République française. Le requérant n'a pas établi que le *Grand Prince* était inscrit au registre bélizien de la marine marchande internationale (*IMMARBE*) au moment où la demande a été soumise au Tribunal, bien que je n'aie aucun doute que le navire était inscrit auprès d'*IMMARBE* au moment de son arraisonnement.

2. Je fais mienne en outre la conclusion de l'arrêt (paragraphe 66) suivant laquelle une demande au titre de l'article 292 de la Convention ne peut être faite au nom d'un Etat que si ledit Etat est l'Etat du pavillon du navire concerné au moment où la demande est faite. Cette interprétation de l'article 292, paragraphe 2, de la Convention est imposée par l'objet et le but mêmes dudit article. Cette disposition traite du *locus standi in judicio* (titre à agir) d'un Etat, à savoir le droit dont dispose cet Etat d'agir en qualité de requérant. C'est un fait bien établi que, en général, un requérant dans une procédure judiciaire internationale doit chercher à défendre des intérêts qui lui sont propres, et qui, au regard de l'article 292 de la Convention, ne peuvent être que ceux d'un Etat du pavillon.

3. Je voudrais souligner le fait que la déclaration de la directrice et premier adjoint du responsable du registre suivant laquelle « en dépit du fait que la patente de navigation et le document *Ship station license* soient venus à expiration, le navire *est toujours considéré* comme immatriculé au Belize jusqu'au moment où les autorités du pays auront statué au vu de l'issue de la procédure judiciaire en cours ... » (c'est nous qui soulignons) ne saurait être considérée comme une immatriculation au sens de l'article 91 de la Convention, ou comme équivalant à une immatriculation. Cette déclaration n'est pas conforme à l'objectif et au but poursuivis à travers l'immatriculation. L'immatriculation des navires doit être perçue en étroite relation avec les pouvoirs juridictionnels dont disposent les Etats du pavillon sur les navires battant leur pavillon et avec l'obligation qui incombe aux Etats en question dans le domaine de la mise en oeuvre des règles du droit international concernant ces navires. Un des principes bien établis du droit international de la mer est que, hormis dans des circonstances particulières, en haute mer, les navires se trouvent sous la juridiction et le contrôle de leurs Etats du pavillon uniquement, c'est-à-dire des Etats dont ils ont le droit de battre le pavillon. La subordination de la haute mer aux règles du droit international est organisée et mise en oeuvre par le moyen d'un lien

juridique permanent entre les navires battant un pavillon particulier et l'Etat dont ils battent le pavillon. Ce lien permet aux Etats de – mais également les oblige à – mettre en œuvre et à appliquer les dispositions juridiques tant internationales que nationales qui règlent l'utilisation de la haute mer. La Convention consacre ce principe. L'article 94 de la Convention énonce certaines obligations qui incombent à l'Etat du pavillon. Outre lesdites obligations, l'article 91, paragraphe 1, troisième phrase, de la Convention stipule qu'il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Cela signifie que l'immatriculation ne saurait être réduite à une simple fiction et ne saurait servir à un usage unique, à savoir ouvrir la voie à la possibilité d'engager une procédure au titre de l'article 292 de la Convention sur le droit de la mer. Ceci rendrait l'immatriculation vide de tout contenu, en ferait une coquille vide. A ce jour, ce Tribunal n'a jamais accepté qu'un navire se trouve immatriculé sous un pavillon déterminé sur la seule base d'une déclaration faite dans ce sens par l'Etat concerné. Dans l'*Affaire du navire « SAIGA »*, comme dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, affaires dans le cadre desquelles la nationalité du navire se trouvait contestée, le Tribunal a évalué les moyens de preuve qui lui ont été soumis (paragraphe 44 et paragraphes 55 et suivants, respectivement), y compris le comportement de l'Etat du pavillon (voir arrêt rendu dans l'*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, paragraphe 68).

4. De surcroît, une telle manière de procéder, si elle était acceptée, signifierait que la compétence du Tribunal dépendrait d'une décision des représentants officiels d'un Etat, sans que celui-ci ait à assumer en substance les responsabilités qui incombent à un Etat du pavillon. Ceci serait incompatible avec le rôle et la fonction du Tribunal et battrait en brèche le système de l'Etat du pavillon.

5. Enfin, je voudrais mettre en exergue la disposition nouvelle introduite dans la législation du Belize qui permet aux autorités béliziennes de radier du registre un navire qui commet des infractions aux conventions et accords internationaux. Je considère cela comme une démarche louable qui, d'une manière novatrice, renforce le rôle de l'Etat du pavillon dans le but de parvenir à une protection plus efficace des ressources halieutiques nationales et internationales, ou du milieu marin. Il appartient au Belize de veiller à ce que les décisions en question ne soient pas prises de manière arbitraire et que les propriétaires de navires puissent recourir à une procédure leur offrant la possibilité de défendre leurs droits.

(Signé) Rüdiger Wolfrum