

OPINION INDIVIDUELLE DE M. ANDERSON

[Traduction]

J'ai souscrit à la décision suivant laquelle le Tribunal n'est pas compétent pour un certain nombre de motifs qui vont au-delà de ceux énoncés dans l'arrêt du Tribunal. Ces autres motifs sont les suivants :

S'agissant du **paragraphe 92 de l'arrêt**, dans des circonstances normales, j'aurais accordé ma préférence à la recherche d'autres renseignements concernant la condition juridique du *Grand Prince* aux moments pertinents. Toutefois, il existe dans la présente affaire une caractéristique inhabituelle. L'agent désigné par le Belize n'est pas bien placé, en tant qu'avocat non-bélizien pratiquant dans le domaine privé en Espagne, pour expliquer au Tribunal les incohérences apparentes que contiennent les déclarations des différents départements et agences gouvernementaux du Belize, telles qu'elles figurent dans les documents énumérés aux paragraphes 67 et 71 de l'arrêt. C'est en étant pleinement conscient de cela que j'ai apporté mon appui à la décision énoncée au paragraphe 92 de l'arrêt consistant à ne pas chercher à obtenir auprès du requérant d'autres renseignements.

Pour en venir ensuite à l'examen des moyens de preuve dont il est question aux **paragraphes 84 à 93 de l'arrêt**, il existe d'autres éléments qui soulèvent des doutes quant à la condition juridique du navire aux fins de l'article 292 de la Convention. Premièrement, le changement tardif d'attitude d'*IMMARBE*, tel que cela apparaît dans les deux documents des 26 et 30 mars 2001, semble avoir pour origine un malentendu sur la nature même de la présente instance. Deuxièmement, le navire semble n'avoir pas reçu de certificat d'immatriculation tel que cela est prescrit à l'article 6 de la *Registration of Merchant Ships Act* (modifiée) [loi relative à l'immatriculation des navires marchands]. Au contraire, le navire détenait une « *Provisional patent of navigation* » [patente provisoire de navigation] et une « *Ship station license* ». De tels documents sont visés à l'article 20 de la loi, qui offre la possibilité de bénéficier d'une double immatriculation et, en particulier, pour les navires étrangers (c'est-à-dire non-béliziens) celui d'être immatriculés auprès d'*IMMARBE* en vertu d'un contrat d'affrètement. Toutefois, aucun renseignement n'a été fourni au Tribunal à l'effet que ce navire a été immatriculé, en vertu de l'article 20 de la loi relative à l'immatriculation des navires marchands, en tant que navire étranger. Ceci soulève la question de savoir, d'une part, pourquoi les documents en question ont été établis en l'espèce et, d'autre part, pourquoi un certificat d'immatriculation n'a pas été produit. Troisièmement, l'identité du propriétaire effectif du navire reste obscure, en dépit des réponses qui ont été apportées aux questions posées par le Tribunal à ce sujet (mentionnées au paragraphe 32 de l'arrêt). Les liens économiques du navire semblent être établis avec l'Espagne plutôt

qu'avec le Belize. Le navire semble avoir été sous pavillon du Belize pour seulement une courte période au cours de laquelle ses propriétaires étaient engagés dans une procédure d'immatriculation du navire au Brésil. La nationalité précédente figure dans le libellé de la patente provisoire de navigation comme étant « canadienne », bien qu'il ait été indiqué que le propriétaire précédent était la *Reardon Commercial Corporation* du Belize.

Bref, je décèle beaucoup d'incertitude autour des affaires de ce *Grand Prince*, tout comme en ce qui concerne la demande de mainlevée. Ces éléments additionnels ont fait partie de mon « évaluation de l'ensemble » de la question du pavillon (paragraphe 93 de l'arrêt).

Dans le **paragraphe 94 de l'arrêt**, le Tribunal a choisi de s'abstenir de traiter d'autres questions se rapportant à la compétence et à la recevabilité. En laissant de côté pour le moment la question du *locus standi* (titre à agir), je dirai que, à mon sens, il existe d'autres éléments militant à l'encontre de l'exercice de la compétence. Les conclusions des parties (paragraphe 30 et 31 de l'arrêt) et leurs arguments (résumés dans les paragraphes 54 à 61 de l'arrêt) démontrent que plusieurs divergences importantes existent entre elles sur les questions se rapportant à la compétence, à la recevabilité et au fond de la demande. Ces divergences me semblent être liées non seulement à l'administration de la justice à la Réunion au sujet du *Grand Prince*, mais également à l'interprétation et à l'application de plusieurs dispositions importantes contenues à l'article 73 de la Convention. Sur ce dernier point, les divergences entre les parties pourraient également porter sur des questions relatives au membre de phrase « l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire » contenue dans le paragraphe 1 dudit article et à l'expression « la saisie dont un navire aurait fait l'objet » contenue dans le paragraphe 2 de l'article, tout comme sur l'ensemble de la question de la confiscation en tant que sanction prévue au paragraphe 3. Toutes ces questions, la dernière en particulier, semblent être d'importance, non seulement pour les parties en cause dans la présente affaire, mais également pour les Etats Parties à la Convention en général. Résoudre ces questions exigerait un examen approfondi des dispositions pertinentes de l'article 73 dans leur contexte,¹ tout comme un recours à d'autres moyens d'interprétation en conformité avec la Convention de Vienne sur le droit des traités. Ces autres moyens peuvent inclure les travaux préparatoires, les termes d'instruments connexes tels que les

¹Le volume II du *Virginia Commentary* traite de la signification du terme « saisie conservatoire » (p. 795). Plusieurs autres articles font également référence au terme « arrest ». En particulier, l'article 28, paragraphe 2, établit une distinction entre saisie conservatoire et saisie-exécution. Voir également le *Commentary* de la Commission de droit international, en son article 21 (II *YBILC* (1956), p. 275).

Conventions sur la saisie conservatoire des navires,² et une étude de la pratique des Etats en matière de sanctions encourues en cas d'infractions graves de pêche, telle que contenue dans la législation actuelle des Etats Parties.³ (Sur ce dernier point, il est à noter qu'il existe un aspect particulier, en ce sens que la législation actuelle du Belize en matière de pêcheries prévoit elle même la confiscation des navires de pêche après condamnation dans le cadre d'une instance judiciaire.⁴)

Il est loin d'être clair que les questions susvisées, en particulier celles qui concernent l'administration de la justice et celles qui découlent des paragraphes 1 et 3 de l'article 73 de la Convention, relèvent du champ de la compétence qu'a le Tribunal de rendre une décision sur la question de la mainlevée de l'immobilisation d'un navire en vertu de l'article 292. La compétence du Tribunal est qualifiée au moins de trois manières à l'article 292, paragraphe 3. Premièrement, le Tribunal « *n'a à connaître que* de la question de la mainlevée ou de la mise en liberté » (c'est nous qui soulignons), y compris le montant et les termes d'une caution « raisonnable ». Deuxièmement, le Tribunal doit procéder à cet égard « promptement »; néanmoins, l'exigence d'urgence rend difficile la tâche qui incombe au Tribunal de procéder à un examen approfondi des questions contestées d'interprétation que soulèvent d'autres articles de la Convention. (De surcroît, le court délai imparti offre dans la pratique une possibilité limitée pour tous autres Etats Parties d'exercer le droit d'intervention que leur reconnaît l'article 32 du Statut du Tribunal « [l]orsqu'une question d'interprétation ou d'application de la Convention se pose ».) Troisièmement, le Tribunal doit examiner la question de la mainlevée ou de la mise en liberté « sans préjudice de la suite qui sera donnée à toute action ... devant la juridiction nationale appropriée », bien que la mainlevée de l'immobilisation d'un navire à propos duquel une décision de confiscation a été prononcée par une cour de justice à titre de sanction pourrait fort bien être considérée comme pouvant porter préjudice

²La Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (1952) définit la saisie comme l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre (article 1).

³La publication de la FAO intitulée « Conditions imposées par les Etats côtiers aux navires de pêche étrangers » (*FAO Legislative Study 21, Rev. 4*) stipule (section 5) que : « Outre l'imposition d'amendes, la grande majorité des pays confère à leurs tribunaux le pouvoir d'ordonner la confiscation du produit de la pêche, des engins de pêche et des embarcations. Dans un nombre limité de cas, la saisie des navires est automatique, même pour une première infraction. » [Traduction de l'anglais]. Le tableau E qui accompagne le texte qui est intitulé « *Penalties for unauthorized foreign fishing* » [sanctions pour pêche non autorisée par des étrangers] énumère plus de 100 juridictions, dont la plupart sont des Etats Parties à la Convention, qui prévoient la confiscation du navire utilisé dans des activités de pêche non autorisées.

⁴*Fisheries (Amendment) Act* [loi (modifiée) relative aux pêcheries] de 1987, portant modification des articles 10 et 13A de la législation principale, telle qu'elle figure dans la banque de données législatives de la FAO (www.fao.org/).

(et même comme portant totalement préjudice) à l'exécution forcée de la décision de la cour de justice. Il existe le risque évident que le navire, immédiatement après la mainlevée de son immobilisation, fuie de la zone sous juridiction de la cour de justice concernée et n'y revienne plus jamais. La sanction de confiscation est qualitativement différente d'une sanction pécuniaire.

La procédure spéciale de mainlevée prévue à l'article 292 est une procédure qui existe parallèlement aux procédures normales de règlement des différends relatifs à l'interprétation de la Convention prévues dans le reste de la partie XV. *L'Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)* montre comment les dispositions générales concernant le règlement de différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention sont en principe applicables aux différends relatifs aux navires, y compris les demandes de mainlevée de l'immobilisation de navires. La demande de mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* a été présentée à titre de mesure conservatoire en vertu de l'article 290. Ainsi, même si, dans un cas particulier, aucune solution ne peut être trouvée en vertu de l'article 292, une solution effective peut encore être trouvée dans le reste de la partie XV, notamment à l'article 290.⁵

A mon sens, ces éléments additionnels vont à l'encontre de la conclusion que le Tribunal est compétent pour connaître de la demande telle que soumise par le requérant. C'est également pour ce motif que j'ai apporté mon soutien à la décision du Tribunal.

(Signé) David Anderson

⁵*Affaire du navire « SAIGA » (No. 2)*, ordonnance prescrivant des mesures conservatoires et arrêt, tous deux rendus en 1999. La nature « circonscrite, additionnelle » de la procédure prévue à l'article 292, qui « n'implique pas la soumission d'un différend », est décrite dans B.H. Oxman, « Observations on Vessel Release under the United Nations Convention on the Law of the Sea », 11 *IJMCL* (1996), p. 201 (Extrait).