

## **Table ronde du TIDM**

### **Procédures possibles devant le Tribunal international du droit de la mer dans les affaires comportant la saisie et l'immobilisation de navires**

#### **Introduction et présentation des affaires portées devant le Tribunal visant l'indemnisation en cas de saisie et d'immobilisation de navires**

#### **Déclaration du Juge Jin-Hyun Paik, Président du Tribunal**

28 mars 2018

Mesdames et Messieurs,

Ce m'est un grand plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Tribunal international du droit de la mer. Je me réjouis de voir que tant de membres de la communauté hambourgeoise des transports maritimes ont pu venir jusqu'ici pour assister aux débats de la table ronde de ce jour. Bien entendu, je salue aussi plusieurs éminents participants venus de Londres, de Lisbonne et d'ailleurs. J'y vois le signe que les questions touchant la saisie et l'immobilisation de navires vous préoccupent tous et que vous vous intéressez à ce que le Tribunal peut vous offrir à cet égard.

Comme vous le savez, le Tribunal est une institution judiciaire internationale chargée de connaître des différends concernant l'interprétation et l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette Convention (que j'appellerai simplement « la Convention » dans mon allocution), représente sans nul doute la plus importante des étapes modernes de la codification et du développement du droit international de la mer.

La Convention met en place entre autres un régime détaillé de la navigation. Elle donne par exemple aux navires de tous les Etats un droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. Tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit dans les détroits qui servent à la navigation internationale. La Convention consacre également la liberté de la haute mer, y compris la liberté de navigation pour tous les Etats, côtiers comme sans littoral, qui s'applique également dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58, paragraphe 1 de la Convention. Toutefois ces droits et cette liberté doivent s'exercer compte tenu des droits des autres Etats, en particulier des Etats côtiers. Ces derniers, dans l'exercice de leur souveraineté ou de leurs droits souverains dans plusieurs des zones maritimes définies par la Convention, peuvent même avoir le droit de saisir et d'immobiliser des navires battant pavillon étranger.

Il n'est pas surprenant que dans ces cas, l'Etat du pavillon et l'Etat côtier puissent souvent se trouver en désaccord sur la licéité aux termes de la Convention de cette saisie ou immobilisation d'un navire. L'Etat du pavillon peut alors envisager d'entamer une procédure judiciaire, notamment auprès du Tribunal, pour obtenir une décision de justice sur l'affaire.

Il existe différentes procédures devant le Tribunal que l'on peut envisager en pareille situation. L'Etat du pavillon peut par exemple soumettre au Tribunal une requête sur le fond, dont le sujet pourrait être la libération du navire et/ou l'indemnisation de tout préjudice subi du fait de la saisie ou de l'immobilisation.

Je reviendrai sur les affaires d'indemnisation dans quelques instants. Mais avant cela, je veux signaler qu'outre qu'il est compétent pour les affaires contentieuses à examiner au fond, le Tribunal jouit de compétences spéciales pour ce qui est des mesures conservatoires et de la prompte mainlevée de la saisie d'un navire et de la libération de son équipage. Ce sont des procédures qui offrent aussi des recours possibles qui peuvent vous intéresser.

Au cours des débats de la table ronde d'aujourd'hui, Monsieur Philippe Gautier, le Greffier du Tribunal, parlera de la pertinence des procédures concernant les mesures conservatoires en tant qu'« autre chemin » dans les affaires touchant la saisie et l'immobilisation de navires. Ensuite, Madame Ximena Hinrichs, la Greffière adjointe, parlera de la procédure de prompte mainlevée comme « outil efficace » dans les affaires de saisie et d'immobilisation couverts par cette procédure.

Je suis heureux de voir également sur la liste des intervenants un représentant de la communauté des spécialistes de droit maritime. Monsieur Schwampe, du cabinet d'avocats Dabelstein & Passehl, abordera l'intéressante question de ce que la communauté des transports maritimes peut attendre de notre Tribunal.

Dans ce contexte, je veux ajouter une remarque. Vous savez peut-être qu'en principe, les procédures devant le Tribunal ne sont ouvertes qu'aux Etats. Ce sont aussi les Etats qui ont au premier chef les droits et les obligations énoncés dans la Convention. Lorsqu'il s'agit de saisie et d'immobilisation de navires, ce sont en particulier les Etats du pavillon qui jouent un rôle central. Néanmoins, les procédures devant le Tribunal peuvent être fort utiles aux acteurs privés qui s'occupent de transports maritimes, propriétaires ou exploitants par exemple. La suite des exposés d'aujourd'hui nous montrera comment les acteurs privés peuvent tirer avantage de ces procédures.

Mesdames et Messieurs,

Avant de donner la parole aux autres orateurs, je veux évoquer avec vous, comme je l'ai dit, une catégorie importante d'affaires soumises au Tribunal, celles où

un Etat du pavillon a demandé une indemnisation pour ce qu'il considérait comme la saisie ou l'immobilisation illicites d'un navire battant son pavillon.

Le Tribunal s'est trouvé devant une telle demande d'indemnisation dès la première affaire qu'il a eu à examiner au fond, en 1999, l'*Affaire du navire « Saiga »*. Ce navire, un pétrolier battant pavillon de Saint Vincent-et-les Grenadines, avait été saisi et immobilisé par les autorités guinéennes, le motif allégué étant qu'il avait contrevenu à la législation douanière guinéenne en vendant du gazole à des navires dans la zone économique exclusive de la Guinée. La Guinée avait confisqué la cargaison du navire et engagé des poursuites pénales contre son capitaine, mais le « Saiga » avait été libéré quatre mois environ après avoir été saisi.

Avant d'examiner l'affaire au fond, toutefois, le Tribunal a dû régler des questions de compétence et de recevabilité des demandes, par exemple des exceptions basées sur la nationalité du « Saiga », l'exigence d'un lien substantiel, l'épuisement des recours internes et la nationalité des demandes. Ces exceptions, si elles avaient été validées, auraient mis fin à la procédure avant même que l'affaire soit examinée au fond. Je n'ai pas le temps de m'y arrêter ici, mais le Tribunal a rejeté les exceptions à la recevabilité basées sur ces motifs. La jurisprudence ainsi établie par le Tribunal à cet égard a été réaffirmée dans les affaires suivantes.

S'agissant de la nationalité du navire, le Tribunal a fait observer que « l'article 91 [de la Convention] laisse à chaque Etat une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires ». Il a ajouté que « la nationalité des navires est une question de fait qui [...] doit être tranchée sur la base des moyens de preuve produits par les parties. » Ainsi, en cas de différend portant sur la nationalité d'un navire, c'est à l'Etat qui dit que ce navire possède sa nationalité de s'acquitter de la charge initiale de la preuve.

Pour ce qui est de l'exigence d'un lien substantiel, le Tribunal a dit que « le but des dispositions de la Convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'Etat dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les Etats du pavillon de leurs obligations, et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres Etats pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un Etat du pavillon. »

Parlant de l'applicabilité de la règle d'épuisement des recours internes énoncée à l'article 95 de la Convention, le Tribunal a noté que « dans la présente affaire les droits qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, auraient été violés par la Guinée, sont tous des droits que reconnaît à Saint-Vincent-et-les Grenadines la Convention [...] ou le droit international » et que « aucune des violations des droits dont se prévaut Saint-Vincent-et-les Grenadines [...] ne peut être présentée comme une violation d'obligations concernant le traitement à réserver à des étrangers. » Le Tribunal a conclu que « de ce fait, les demandes présentées au sujet de ce préjudice ne sont pas soumises à la règle qui requiert l'épuisement des recours internes ».

Enfin, au sujet de la nationalité des demandes, le Tribunal a fait valoir la nature unique d'un navire comme constituant une unité. Il a rappelé que « la Convention considère un navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon à l'égard du navire [et] le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats. [...] Ainsi, le navire, tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'Etat du pavillon. La nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence. »

Ayant examiné le différend quant au fond, le Tribunal a estimé que la Convention ne conférait pas en l'espèce de pouvoir à la Guinée pour l'application de sa législation et de sa réglementation douanières dans la zone économique exclusive<sup>1</sup> et qu'il s'ensuivait que la saisie « et l'immobilisation du *Saiga* [...] étaient contraires à la Convention »<sup>2</sup>. Il a estimé en outre que « la Guinée a[vait] fait usage d'une force excessive [...] avant et après l'abordage du *Saiga* »<sup>3</sup>.

Ayant ainsi établi que la Guinée avait violé les droits de l'Etat du pavillon aux termes de la Convention<sup>4</sup>, le Tribunal a déclaré en outre que « selon une règle bien établie du droit international, un Etat qui a subi un préjudice à la suite d'un acte illicite d'un autre Etat est en droit d'obtenir réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'Etat qui a commis l'acte illicite »<sup>5</sup>. Il a ajouté que la réparation pouvait, entre autres, « prendre la forme d'une réparation pécuniaire pour les dommages économiquement quantifiables, tout comme pour les dommages non matériels, selon les circonstances de l'espèce »<sup>6</sup>.

Il vous intéressera peut-être de savoir, à ce propos, qu'une telle demande d'indemnisation doit certes être présentée au Tribunal par l'Etat du pavillon, mais que l'ampleur de l'indemnisation possible n'est pas limitée aux dommages subis directement par cet Etat. Dans l'*Affaire du navire « Saiga »*, le Tribunal a dit clairement que l'Etat du pavillon « a droit à une réparation pour les dommages subis directement par [lui], ainsi que pour les dommages ou autres pertes subis par le "Saiga", y compris toutes les personnes impliquées dans l'activité du navire ou qui ont des intérêts liés à cette activité »<sup>7</sup>.

Le Tribunal a en définitive accordé à Saint-Vincent-et-les Grenadines une indemnisation qui comprenait les coûts de réparation des dommages subis par le navire, les pertes au titre de la charte-partie du navire, la valeur de la cargaison de

---

1 *Affaire du navire « SAIGA » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée)*, arrêt, *TIDM Recueil 1997*, par. 127.

2 *Ibid.*, par. 136.

3 *Ibid.*, par. 159.

4 *Ibid.*, par. 183, par. 7 et 9.

5 *Ibid.*, par. 170.

6 *Ibid.*, par. 171.

7 *Ibid.*, par. 172.

gazole, ainsi que les frais médicaux et une indemnisation pour dommages corporels, pretium doloris et préjudice psychologique des membres de l'équipage ayant souffert de l'usage excessif de la force par les autorités guinéennes<sup>8</sup>.

Il vous intéressera peut-être aussi de savoir que le Tribunal, avec cette affaire, a ouvert la voie qui a abouti à donner à l'Etat du pavillon une large compétence pour revendiquer réparation concernant toutes les personnes et tous les intérêts liés aux activités d'un navire, indépendamment de leur nationalité. Le Tribunal avait conclu que « la Convention considère un navire comme constituant une unité », y compris en ce qui concerne « le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire »<sup>9</sup>. Ainsi, « le navire, tout ce qui se trouve sur le navire, et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'Etat du pavillon » et « la nationalité de ces personnes ne revêt aucune pertinence<sup>10</sup> »

Le Tribunal a réaffirmé cette jurisprudence en 2014 dans une autre affaire d'indemnisation, concernant le navire « Virginia G », battant pavillon panaméen<sup>11</sup>. Là aussi, le navire était un pétrolier avitaillant en gazole des navires de pêche, cette fois dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. Les autorités de ce dernier Etat ont saisi le navire, et par la suite l'ont confisqué avec le gazole qu'il transportait<sup>12</sup>. Le navire avait été libéré quelque treize mois après avoir été saisi, mais le gazole confisqué n'avait pas été restitué.

À la différence de la Guinée dans l'*Affaire du navire « Saiga »*, la Guinée-Bissau, dans l'*Affaire du navire « Virginia G »*, ne cherchait pas à étendre sa législation fiscale et douanière à sa zone économique exclusive<sup>13</sup>. Elle considérait que l'avitaillement de navires de pêche dans ladite zone constituait une « opération connexe de pêche »<sup>14</sup> que l'Etat côtier avait le droit de réglementer étant donné ses droits souverains sur les ressources biologiques qui se trouvent dans cette zone<sup>15</sup>.

Le Tribunal a accordé ce point à la Guinée-Bissau. Il a conclu que « les Etats côtiers ont compétence pour réglementer le soutage des navires étrangers qui pêchent dans leur zone économique exclusive et adopter les mesures d'exécution nécessaires »<sup>16</sup>. Il a estimé également que les sanctions possibles comprenaient la possibilité de confisquer le navire en cause<sup>17</sup>.

---

<sup>8</sup> Ibid., par. 175.

<sup>9</sup> Ibid., par. 106.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> *Affaire du navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau)*, arrêt, *TIDM Recueil 2014*, par. 126.

<sup>12</sup> Ibid., par. 64.

<sup>13</sup> Ibid., par. 234.

<sup>14</sup> Ibid., par. 188.

<sup>15</sup> Ibid., par. 187, 195.

<sup>16</sup> Ibid., par. 264.

<sup>17</sup> Ibid., par. 251, 255.

Néanmoins, de l'avis du Tribunal, dans les circonstances de l'espèce, la confiscation du navire et du gazole à son bord « n'était pas nécessaire » et « pas raisonnable » et constituait donc « une infraction à [...] la Convention »<sup>18</sup>. En conséquence, il a accordé au Panama une indemnité pour la valeur du gazole confisqué et les frais de réparation du navire<sup>19</sup> dans la mesure où ces derniers présentaient un lien de causalité avec la confiscation du navire<sup>20</sup>.

Mesdames et Messieurs,

En résumé, il me semble que ces deux affaires démontrent que les procédures devant le Tribunal peuvent offrir un recours efficace permettant aux propriétaires et autres personnes liées à l'exploitation d'un navire d'obtenir éventuellement réparation des dommages et des pertes résultant de la saisie ou de l'immobilisation illicites de leur navire. Certes, il y faut la participation active de l'Etat du pavillon. Mais la pratique du Tribunal montre néanmoins que si l'affaire est appropriée, l'Etat du pavillon a la volonté nécessaire pour la porter devant le Tribunal.

Me voici arrivé à la fin de mon introduction. Je donne maintenant la parole à Monsieur Gautier qui vous expliquera la compétence du Tribunal pour les demandes de mesures conservatoires.

---

<sup>18</sup> Ibid., par. 269, 270, 271.

<sup>19</sup> Ibid., par. 446.

<sup>20</sup> Ibid., par. 442.