

*Deuxième Conférence internationale du pétrole et du gaz – gestion des
risques – prévention et règlement des différends
Londres, 20-21 septembre 2007*

Le Tribunal international du droit de la mer et le secteur du pétrole et du gaz

Tullio Treves

**Juge du Tribunal international du droit de la mer
Professeur de droit international à l'Université d'Etat de Milan**

Londres, 20 septembre 2007

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

C'est un honneur pour moi que d'avoir été invité par les organisateurs à assister à cette prestigieuse assemblée pour représenter le Tribunal international du droit de la mer et son Président, M. Rüdiger Wolfrum.

M. Wolfrum a été empêché d'assister à cette réunion, président actuellement la session en cours du Tribunal, à Hambourg. Il m'a demandé de vous transmettre ses meilleurs vœux de succès de la réunion et de contribuer à vos débats en présentant un bref document illustrant la relation fructueuse qui peut s'instaurer entre le Tribunal et le secteur du pétrole et du gaz.

1. Ce que le Tribunal du droit international du droit de la mer a à offrir

Le Tribunal international du droit de la mer est une instance internationale spécialisée établie à Hambourg en 1996 en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle sont actuellement Parties 115 Etats, y compris la Communauté européenne. Le Tribunal a compétence pour régler les différends relatifs à l'interprétation et à l'application de la Convention. Comme celle-ci régit la plupart des aspects du droit de la mer, son importance est évidente pour le secteur du pétrole et du gaz, qui mène des activités d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz dans les fonds marins et qui transporte du pétrole et du gaz, par navires citernes et par pipelines sous-marins, partout dans le monde.

Les différends entre Etats peuvent être soumis au Tribunal à la suite d'un accord entre les parties ou d'une manière unilatérale. Dans ce dernier cas, intervient ce qu'il est convenu d'appeler la compétence obligatoire. Le Tribunal exerce cette compétence obligatoire concurremment avec la Cour internationale de Justice et des tribunaux d'arbitrage *ad hoc*, la compétence de chacun d'eux dépendant d'une combinaison de déclarations unilatérales d'élection de for que les Etats Parties peuvent faire conformément à l'article 287 de la Convention. Comme le mécanisme reposant sur ces déclarations considère l'arbitrage international comme le moyen de règlement des différends "par défaut", l'accord des Parties constitue la base la plus probable d'établissement de la compétence du Tribunal en matière contentieuse.

Dans certains cas, le Tribunal jouit néanmoins d'une compétence obligatoire exclusive sans rapport avec celle de la Cour internationale de Justice ou de tribunaux d'arbitrage. Indépendamment de toutes sortes de différends, dont le moment n'est apparemment pas encore venu, relatifs à l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale, qui relèvent de la compétence obligatoire et exclusive des 11 membres de la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, le Tribunal exerce une compétence obligatoire exclusive en ce qui concerne deux catégories différentes d'affaires urgentes.

La première catégorie comprend les demandes en prompt mainlevée de l'immobilisation de navires détenus et de prompt libération de leurs équipages, affaires qui peuvent être introduites devant le Tribunal contre l'Etat ayant procédé à l'immobilisation par l'Etat du pavillon et aussi – possibilité qui devrait intéresser le secteur privé – "au nom" de l'Etat du pavillon, autrement dit par la partie privée intéressée comme l'armateur, à condition

d'y être autorisée par l'Etat du pavillon (article 292). Les cas dans lesquels cette procédure peut être invoquée sont les cas d'observation des dispositions de la Convention relatives à la pêche et à la pollution qui prévoient la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la libération de leurs équipages dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière. La détermination d'une caution raisonnable constitue un aspect important de ces procédures.

La deuxième catégorie comprend les demandes en prescription de mesures conservatoires obligatoires en attendant l'établissement d'un tribunal arbitral ayant compétence. En l'occurrence, lorsqu'il est urgent de préserver les droits respectifs des parties en litige ou d'empêcher que le milieu marin ne subisse des dommages graves en attendant que le tribunal arbitral dont la constitution a été demandée pour régler le différend ait été établi, la partie ou les parties intéressées peuvent demander au Tribunal de prescrire les mesures conservatoires nécessaires.

La plupart des 15 affaires dont le Tribunal a été saisi jusqu'à présent appartiennent à l'une de ces deux catégories. La plupart des affaires en prompte mainlevée ont été soumises au nom de l'Etat du pavillon par les parties privées intéressées. Toutefois, deux Etats, la Fédération de Russie dans l'affaire du *Volga*, introduite contre l'Australie en 2002, et le Japon, dans les affaires du *Hoshimaru* et du *Tomimaru* introduites contre la Fédération de Russie, en juillet dernier encore, ont soumis leurs différends directement au Tribunal. En ce qui concerne les demandes en prescription de mesures conservatoires, le Tribunal a, par les mesures qu'il a prescrites, adopté pour le règlement du différend une approche qui a aidé les parties à coopérer et parfois à régler leurs litiges sans devoir aller jusqu'à une sentence arbitrale quant au fond.

Dans toutes les affaires dont il a été saisi, le Tribunal s'est acquis la réputation d'une instance dont la procédure est à la fois rapide et conviviale.

Le secteur de la pêche est celui qui a le plus contribué à l'activité du Tribunal, encore que celui-ci ait également été appelé à connaître d'affaires touchant d'autres activités économiques, comme l'avitaillement en mer, le traitement de matières nucléaires ou des travaux de poldérisation.

Il paraît étrange qu'à l'exception des affaires du *Saiga*, relatives à des activités d'avitaillement en mer, les activités en rapport avec le pétrole et le gaz n'aient pas fait leur apparition dans la salle d'audience du Tribunal. Le risque que surgissent des différends faisant intervenir le secteur du pétrole et du gaz est néanmoins considérable, comme

j'essaierai de l'expliquer en passant brièvement en revue les divers différends de ce type qui pourraient être portés devant le Tribunal.

2. Différends intéressant le secteur du pétrole et du gaz qui peuvent être soumis au Tribunal

Les diverses catégories de différends que j'ai à l'esprit sont tous (à l'exception des différends concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires), d'authentiques différends internationaux, des différends entre Etats soumis au Tribunal sur la base soit de l'accord intervenu entre eux, soit des dispositions de la Convention établissant la compétence obligatoire du Tribunal.

Il est néanmoins concevable que la compétence du Tribunal soit établie sur la base d'un accord qui n'est pas conclu entre Etats. L'article 20 du Statut du Tribunal, qui se trouve à l'annexe VI de la Convention sur le droit de la mer, stipule que "Le Tribunal est ouvert à des entités autres que les Etats Parties ... pour tout différend soumis en vertu de tout autre accord conférant au Tribunal une compétence acceptée par toutes les parties au différend". L'on a fait valoir que l'"accord" mentionné dans cette disposition ne doit pas nécessairement être un "accord international" du type visé à l'article 288, paragraphe 2, de la Convention dans le contexte de la compétence des organes de règlement visés à l'article 287. Il s'ensuivrait que, par exemple, une société et un Etat côtier pourraient saisir le Tribunal d'un différend relatif au tracé et à la pose d'un pipeline sur le plateau continental, conformément à l'article 79, paragraphe 3, de la Convention, sur la base d'un accord (lequel ne serait pas un accord international au sens strict) entre eux.

3. Différends relatifs à la délimitation

Chacun sait que les sociétés pétrolières et gazières hésitent à investir dans des zones maritimes contestées. Par conséquent, le règlement des différends relatifs à la délimitation de zones maritimes entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face est important pour elles. Une ligne de délimitation claire et incontestée est absolument indispensable aux sociétés qui cherchent à obtenir des concessions pétrolières et gazières et à exploiter ces ressources. En vertu de la Convention, les différends relatifs à la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental peuvent être soumis de manière unilatérale par une partie à la cour ou au tribunal international compétent à moins

que cette possibilité n'ait été exclue par une déclaration unilatérale faite en application de l'article 298. Il a été reçu une vingtaine de déclarations de ce type. S'il est donc peu probable que, dans certaines régions, de tels différends soient portés de manière unilatérale devant le Tribunal international du droit de la mer ou devant une autre cour ou un autre tribunal compétent, tel n'est pas le cas d'autres régions, comme les Caraïbes. Dans cette région, des différends relatifs à la délimitation de zones maritimes entre la Barbade et la Trinité-et-Tobago (sentence de 2006) ainsi qu'entre le Guyana et le Suriname (sentence devant être rendue en 2007), ont été soumis de manière unilatérale à un tribunal arbitral en application de la Convention.

Si le différend relatif à la délimitation est soumis à règlement par voie d'accord, la déclaration que peuvent avoir faite l'une ou l'autre des parties ou les deux ne constituerait pas un obstacle. Ainsi, on éviterait également toute difficulté qui pourrait surgir si le différend était soumis à règlement de manière unilatérale. Ces difficultés peuvent avoir trait, en particulier, aux liens possibles entre les questions relatives à la délimitation de zones maritimes et les aspects du différend touchant la souveraineté terrestre.

4. Différends relatifs aux activités d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz

Les différends concernant l'exercice par les Etats côtiers de leur juridiction sur les ressources de leur plateau continental sont exclus de la compétence obligatoire en vertu de l'article 297, paragraphe 1, de la Convention sur le droit de la mer. Ces différends comprennent ceux qui ont trait aux droits souverains de l'Etat côtier sur les ressources en pétrole et en gaz du plateau continental ainsi qu'aux conditions auxquelles doivent répondre leur exploration et leur exploitation. Ainsi, un différend concernant les règles adoptées par l'Etat côtier en vue d'autoriser des activités d'exploration ou d'exploitation de pétrole et de gaz sur le plateau continental serait exclu de la compétence obligatoire. Un tel différend pourrait néanmoins être soumis à règlement par voie d'accord.

Cependant, d'autres différends liés à des activités d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz ne sont pas exclus de la compétence obligatoire. Il s'agit des différends ayant pour objet un conflit entre les pouvoirs de l'Etat côtier à l'égard de sa zone économique exclusive (y compris son sous-sol) et l'exercice des libertés de la haute mer qui s'appliquent dans cette zone, à savoir la liberté de navigation et de survol, la liberté de poser des câbles et

des pipelines et les autres utilisations internationalement licites des mers liées aux dites libertés (article 297, paragraphe 1, lettres a) et b)).

5. Différends concernant des installations et ouvrages

Les installations et ouvrages, non définis dans la Convention mais dont il y a lieu de penser qu'il s'agit d'engins moins permanents que les îles artificielles, également mentionnées dans les mêmes articles pertinents de la Convention, placés sur le plateau continental relèvent de la juridiction exclusive de l'Etat côtier (articles 60 et 80 de la Convention). Il en va de même des pipelines installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental ou de l'exploitation de ses ressources (article 79, paragraphe 4).

Les différends relatifs à l'exercice de cette juridiction exclusive des Etats côtiers, bien qu'ils puissent être soumis à règlement par voie d'accord, sont exclus de la compétence obligatoire en vertu de la Convention. Néanmoins, l'article 60 de la Convention énumère un certain nombre de principes tendant à établir un juste équilibre entre la juridiction de l'Etat côtier sur les installations et ouvrages, d'une part, et la liberté de navigation, les activités de pêche et la préservation du milieu marin, de l'autre. L'application de ces principes peut donner lieu à des différends relevant de la compétence obligatoire.

En particulier, le paragraphe 3 de l'article 60 fait à l'Etat côtier l'obligation d'enlever les installations abandonnées ou désaffectées "afin d'assurer la sécurité de la navigation", en tenant dûment compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres Etats. L'Etat côtier doit s'acquitter de cette obligation en prenant en considération les normes généralement acceptées, comme les recommandations adoptées à ce sujet en 1989 par l'Organisation maritime internationale (OMI). Etant donné le coût que suppose l'enlèvement de plates-formes pétrolières et d'autres installations et ouvrages abandonnés ou désaffectés, cette disposition revêt une importance manifeste pour le secteur du pétrole et du gaz.

Les différends à ce sujet peuvent découler d'un conflit entre les droits souverains de l'Etat côtier et la liberté de navigation ou la liberté de poser des câbles ou pipelines, et ces différends relèvent de la compétence obligatoire du Tribunal international du droit de la mer et des autres organes de règlement, conformément à l'article 297, paragraphe 1, de la Convention.

6. Différends relatifs au transport par mer de pétrole et de gaz

L'un des principes qui intéressent le plus le secteur du pétrole et du gaz est celui de la liberté de navigation des navires – quel que soit l'Etat dont ils battent le pavillon – qui transportent du pétrole et du gaz partout dans le monde. L'existence de cours et de tribunaux internationaux ayant compétence pour connaître des différends relatifs à la navigation devrait grandement contribuer à renforcer l'effectivité de cette liberté.

La navigation est l'un des principaux thèmes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et il s'agit d'une question à laquelle s'étend la compétence obligatoire du Tribunal. En fait, des différends relatifs à la navigation en haute mer sont invariablement soumis à cette juridiction. Cela vaut aussi pour les eaux de la zone économique exclusive, la liberté de navigation s'étendant également auxdites eaux en vertu de l'article 58 de la Convention. Dans la zone économique exclusive, toutefois, il peut surgir des conflits entre l'exercice de la liberté de navigation et les droits souverains de l'Etat côtier sur ses ressources, par exemple, en cas de gêne entre la navigation, les gisements de pétrole ou les lieux de pêche. Ce type de différends est également soumis à la compétence obligatoire en application de l'article 297, paragraphe 1, lettres a) et b).

Par conséquent, les Etats dont les navires transportant du pétrole ou du gaz battent le pavillon peuvent porter leurs différends internationaux devant le Tribunal international du droit de la mer ou toute autre cour ou tout autre tribunal international compétent en vertu de la Convention afin d'introduire une instance contre tout Etat Partie à la Convention qui fait obstacle à leurs déplacements en contravention avec les dispositions de la Convention.

De tels obstacles peuvent consister notamment à établir des zones maritimes non autorisées par la Convention dans lesquelles l'Etat côtier revendique des droits dépassant ceux que prévoit la Convention. Tel a été la situation sur laquelle le Tribunal a eu à se prononcer dans l'affaire du *Saiga No. 2*. Cette affaire concernait les mesures de police appliquées par la Guinée contre un navire battant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui avait ravitaillé en fioul des navires de pêche. Ces mesures étaient fondées sur les pouvoirs revendiqués par la Guinée sur la base d'une zone de "contrôle douanier" de 250 kilomètres, distance dépassant de beaucoup la limite des 24 milles de la zone contiguë à l'intérieur de laquelle de tels pouvoirs de police sont autorisés par la Convention. Le Tribunal – sans juger nécessaire, étant donné les circonstances de l'espèce, de se prononcer sur le régime juridique de l'avitaillement en mer – a considéré que la zone de contrôle douanier revendiquée par la

Guinée était incompatible avec la Convention et que les mesures de police appliquées étaient illégales.

Des différends relatifs à la navigation peuvent également surgir lorsqu'il est prévu des travaux qui peuvent entraver le droit de transit ou le droit de passage inoffensif par les détroits internationaux. Un exemple de ce type de différend est l'affaire du *Grand Belt* qui – avant l'entrée en vigueur de la Convention – a été soumis à la Cour internationale de Justice en 1991. Dans cette affaire, la Finlande soutenait que le pont que le Danemark envisageait de construire à travers le Grand Belt, détroit servant à la navigation internationale, porterait atteinte à l'exercice du droit de passage inoffensif des plates-formes de forage finlandaises dont la hauteur dépassait celle du pont. Comme chacun sait, l'affaire a été réglée à l'amiable mais les questions en cause n'en conservent pas moins toute leur importance.

7. Piraterie, violence et trafic illicite en mer

La piraterie, définie comme étant tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord (article 101 de la Convention), n'est regrettablement pas un phénomène du passé, mais un événement fréquent dans certaines régions du monde comme les eaux qui se trouvent au large de la Somalie ou les mers de l'Asie du Sud-Est. D'autres formes de violence en mer, tout aussi préoccupantes et parfois plus, sont cependant exclues par cette définition. L'on peut penser par exemple au détournement d'un navire par ses passagers (l'affaire de l'*Achille Lauro*) ou à l'utilisation d'un navire comme arme de destruction massive, selon le modèle du 11 septembre 2001, mais en mer.

Ces utilisations de la violence en mer sont normalement envisagées dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la criminalité organisée, et des conventions spécifiques de droit pénal, comme la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, telle que modifiée en 2005, ont été adoptées pour y faire face.

Toutefois, de telles utilisations de la violence constituent manifestement des atteintes à la liberté de navigation, et il peut surgir des différends entre l'Etat dont le navire victime de tels actes bat le pavillon et l'Etat du pavillon du navire pirate (si un tel navire conserve une nationalité), par exemple si les actes de violence sont imputables à un Etat ou si un Etat a manqué à s'acquitter de ses obligations de diligence. D'autres différends peuvent surgir à propos de la réparation due en vertu de l'article 106 de la Convention lorsque la saisie d'un

navire suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant. La compétence obligatoire prévue par la Convention paraît difficilement contestable dans le cas de ce type de différend. La liberté de navigation et le principe concomitant selon lequel les navires sont soumis à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon constituent le principal obstacle à l'exercice de pouvoirs de police (immobilisation, arraisonnement, inspection, détention, etc.) en haute mer à l'égard de navires soupçonnés de mener des activités illicites comme la contrebande et le trafic de drogues, le transport illégal de migrants ou le transport et le trafic d'armes de destruction massive. Si les Etats se sont entendus, dans certaines conventions (dont certaines, cependant, ne sont pas toujours largement ratifiées) sur des procédures visant à faciliter et accélérer l'octroi par l'Etat du pavillon de son autorisation à de telles activités de police, ce n'est que dans des cas extrêmement rares, faisant toujours l'objet d'accords bilatéraux, qu'ils ont accepté que leurs navires soient soumis aux pouvoirs de police d'un autre Etat sans autorisation. Il peut par conséquent surgir des différends entre l'Etat du pavillon d'un navire sujet à des activités de police qui n'ont pas été autorisées ou qui outrepassent les limites et les conditions de l'autorisation accordée, d'une part, et l'Etat qui exerce de tels pouvoirs, de l'autre. Ces litiges peuvent être considérés comme des différends relatifs à la navigation et être soumis à la compétence obligatoire en application de la Convention sur le droit de la mer.

Les navires qui transportent du pétrole ou du gaz peuvent se trouver impliqués de différentes façons dans les actes de violence dont je viens de parler et dans les différends qui peuvent en découler. Ces navires peuvent être des victimes ou des instruments de ces actes de violence. L'élaboration de mécanismes et de principes juridiques visant à combattre la violence et le terrorisme, notamment par le biais de la saisine de cours et de tribunaux internationaux, serait dans l'intérêt bien compris de l'industrie du transport du pétrole et du gaz.

8. Différends concernant des pipelines

La pose de pipelines sous-marins est l'une des libertés de la haute mer qui s'appliquent également au plateau continental. L'Etat côtier jouit néanmoins dans ce domaine de pouvoirs spécifiques qui font contrepoids à la liberté susmentionnée. Il a le droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental, l'exploitation de ses ressources et la protection de l'environnement. Son agrément est requis pour le tracé des pipelines posés sur le plateau continental. Les pipelines utilisés dans le cadre de l'exploration du plateau continental ou de l'exploitation de ses ressources ou de l'exploitation d'îles

artificielles, d'installations ou d'ouvrages relèvent de la juridiction de l'Etat côtier. L'Etat côtier a le droit d'établir des conditions s'appliquant aux pipelines qui pénètrent dans son territoire ou dans sa mer territoriale.

D'innombrables différends peuvent surgir dans l'application des règles cherchant à établir cet équilibre entre la liberté de poser des pipelines et les droits reconnus de l'Etat côtier. Il peut être allégué par exemple que, par les conditions imposées concernant son tracé, l'Etat côtier s'oppose en fait à l'installation du pipeline ou l'entrave. Il peut également être contesté, entre autres, que tel ou tel pipeline soit utilisé dans le cadre de l'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages sur le plateau continental.

Tous ces différends concernent un conflit entre la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins et l'exercice par l'Etat côtier des droits qui lui sont reconnus et de sa juridiction dans sa zone économique exclusive et sur son plateau continental. Ces différends relèvent par conséquent de la compétence obligatoire conformément à l'article 297, paragraphe 1, lettres a) et b) de la Convention.

D'autres différends encore peuvent se rapporter à la protection des pipelines et aux obligations de l'Etat qui les pose, par exemple s'il est causé une rupture ou des dommages au pipeline. Il se peut que ces différends soient réglés par des tribunaux nationaux ou des tribunaux d'arbitrage privés. Mais il se peut aussi qu'ils surgissent entre Etats, auquel cas ils relèveraient de la compétence obligatoire conformément à la Convention sur le droit de la mer.

9. Différends relatifs à la pollution

Aux termes de l'article 297, paragraphe 1, lettre c), de la Convention, les différends relatifs à l'exercice par un Etat côtier de sa juridiction sont soumis à la compétence obligatoire des organes de règlement compétents dans les cas où "il est allégué que l'Etat côtier a contrevenu à des règles ou normes internationales déterminées visant à protéger et à préserver le milieu marin qui lui sont applicables et qui ont été établies par la Convention, ou par l'intermédiaire d'une organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique agissant en conformité avec la Convention". Les règles fixées dans cette disposition ne limitent la compétence obligatoire des organes de règlement pouvant être saisis conformément à la Convention qu'en ce qui concerne les contestations concernant l'exercice par l'Etat côtier de ses droits souverains ou de sa juridiction touchant les questions liées à la protection et à la préservation du milieu marin. Tous les autres différends concernant des violations alléguées des

règles de la Convention concernant ce sujet peuvent être soumis sans limitation aucune à un organe de règlement compétent. Tel est le cas en particulier des différends liés aux obligations de l'Etat du pavillon, à l'obligation de coopérer qui incombe à tous les Etats et aux autres principes généraux énoncés dans la Convention touchant la protection et la préservation du milieu marin.

Beaucoup de différends concernant des affaires de pollution peuvent être réglés par le recours à une juridiction nationale ou à un arbitrage international privé. Il peut cependant surgir dans certains cas un conflit direct entre Etats, par exemple s'il est allégué que l'Etat du pavillon n'a pas pris les mesures prescrites par la Convention (ou par les conventions spécifiques auxquelles elle se réfère) et que l'incident de pollution est imputable à cette omission. Il importe de souligner que de tels différends peuvent être soumis au mécanisme obligatoire de règlement en vertu de la Convention.

10. Différends relatifs à la prompte mainlevée de l'immobilisation de navires

La procédure visant à obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la prompte libération de leurs équipages que j'ai mentionnée il y a un instant a pour but d'éviter que des navires moisissent au port en attendant l'issue des actions, parfois interminables, intentées devant les juridictions nationales. Elle a pour but de défendre les intérêts de l'armateur sans préjuger les droits de l'Etat côtier.

Cette procédure est applicable lorsqu'il est allégué une inobservation des dispositions de la Convention qui prescrivent la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et la prompte libération de leurs équipages dès le dépôt d'une caution ou autre garantie financière. Ces dispositions sont notamment l'article 220, paragraphe 7, et l'article 226, paragraphe 1. Ces articles s'appliquent aux navires détenus en raison des violations alléguées des règles et normes applicables à la protection et à la préservation du milieu marin. S'il est déterminé que l'Etat ayant procédé à l'immobilisation n'a pas respecté ces dispositions, par exemple parce qu'il n'a pas fixé le montant de la caution ou parce qu'il a exigé le dépôt d'une caution d'un montant déraisonnable, l'affaire peut être portée devant le Tribunal par l'Etat du pavillon ou, en son nom, par la partie privée intéressée. Le Tribunal – à la suite d'une procédure extrêmement rapide – peut alors rendre un arrêt ordonnant la mainlevée de l'immobilisation du navire et la libération de son équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière dont il fixe le montant, sans préjudice de la décision pouvant être prise sur le fond de l'affaire par les tribunaux nationaux appropriés.

Chacun sait que le secteur du pétrole et du gaz, lorsque des pétroliers ou autres navires sont détenus dans le cadre de procédures nationales, ont habituellement recours aux facilités offertes par les clubs d'indemnisation pour fournir la garantie exigée. C'est probablement ce qui explique pourquoi la procédure de prompt mainlevée envisagée dans la Convention n'a jamais été utilisée lorsque des pétroliers ou autres navires utilisés par le secteur du pétrole et du gaz ont été détenus pour violations alléguées des règles applicables en matière de protection de l'environnement.

La raison peut néanmoins en être aussi que l'existence de cette procédure et ses avantages ne sont pas aussi largement connus qu'ils devraient l'être. Ma présence ici aujourd'hui est une modeste tentative d'y remédier.

Indépendamment de sa rapidité et de la modicité relative de son coût, il y a un autre aspect de la procédure de prompt mainlevée qui est à mon avis particulièrement attrayant. En effet, malgré la possibilité qu'une telle procédure soit introduite "au nom" de l'Etat du pavillon, il s'agit d'une procédure internationale, c'est-à-dire d'une procédure d'Etat à Etat qui, de ce fait, élimine la disparité qui caractérise les rapports de forces entre la partie privée intéressée et l'Etat côtier souverain. Le recours à une telle procédure devrait être particulièrement intéressant et productif lorsque les systèmes nationaux sont faibles, corrompus, arbitraires ou tout simplement excessivement lents et compliqués. En pareils cas, la publicité internationale qu'attire toute affaire soumise à un tribunal international peut contribuer de manière décisive à obtenir dans des délais raisonnablement brefs et à un coût raisonnable le résultat recherché, à savoir la prompt mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompt libération de l'équipage.

11. Conclusions

Le Tribunal international du droit de la mer est un mécanisme bien rodé qui est à la disposition de tous les Etats qui mènent des activités en mer. Au cours des 11 années qui se sont écoulées depuis son établissement à Hambourg, il a apporté la preuve de sa capacité de réagir rapidement lorsqu'il est appelé à rendre une décision d'urgence et d'étudier avec célérité et de manière approfondie les affaires moins urgentes et plus complexes. Dans tous les cas, le Tribunal s'est acquis la réputation méritée d'être une instance juste et conviviale.

Le Tribunal pourrait néanmoins être plus largement utilisé et il représente un potentiel énorme qui reste inexploité. Cette situation est assurément préoccupante pour les juges et pour les Etats Parties. Elle peut néanmoins œuvrer à l'avantage des parties intéressées, qui peuvent être certaines que toute nouvelle affaire retiendra toute l'attention du Tribunal et sera réglée rapidement, surtout si elle porte sur des activités maritimes aussi importantes que celles que mène le secteur du pétrole et du gaz.